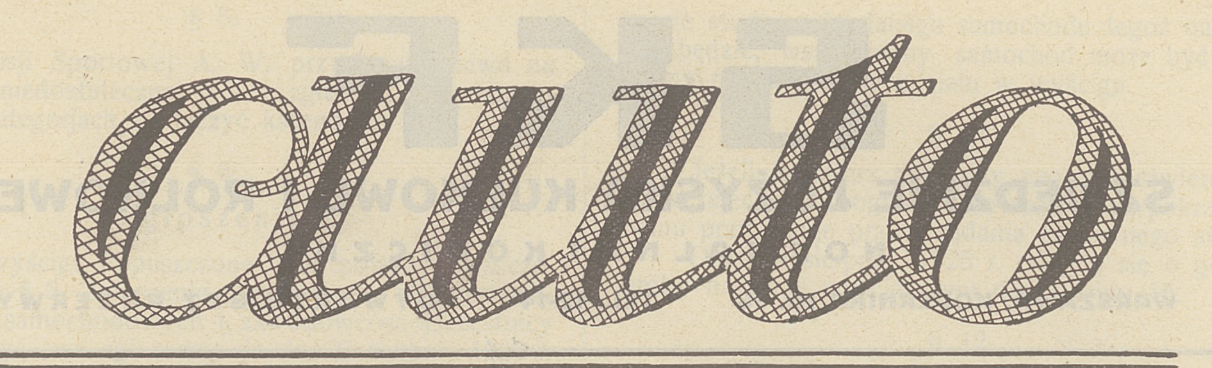
Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. CENA 1 ZŁ.



organ automobilklubu polski oraz klubów afiljowanych

Nr. 16 WARSZAWA, DNIA 20-go SIERPNIA 1925 r. ROK IV



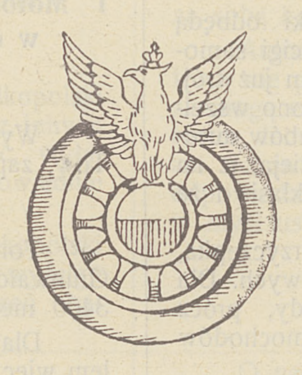
ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE
ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	16 zł.
Kwartalnie	4 zł.
Zagranicą	20 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka	200	120	70	40	25
4 okł., przed tekstem i w tekście	250	150	90	50	30
Za tekstem	150	90	50	30	20

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:

Automobilklub Wielkopolski (komunikaty). Regulamin wyścigu w dniu 30 sierpnia 1925 r. — Komunikat Zarządu Targów Wschodnich. — Z żałobnej karty. — Problem ruchu kołowego w Warszawie. *Mn.* — Psychotechnika w zastosowaniu do badań kierowców samochodowych. *Inż. Eug. Porębski.* — Śmierć króla szybkości. *Marjan Krynicki.* — Urzędowe. — Muza w Aucie. *Zdzisław Kleszczyński.* — Kronika. — Z czasopism. — Ogłoszenia.



Automobilklub Wielkopolski

KOMUNIKATY

Międzynarodowe wyścigi samochodów i motocykli w Poznaniu.

Staraniem Automobilklubu Wielkopolski odbędą się w niedzielę 30 sierpnia r. b. wielkie wyścigi samochodów i motocykli w Poznaniu, na znanym już trójkącie szos. Do udziału w wyścigach zaproszono wszelkie polskie, jak też szereg zagranicznych klubów automobilowych. Jest zatem uzasadniona nadzieja, iż na starcie zgromadzą się jeźdzcy o wysokiej klasie i że konkurencja będzie zaciętą.

Przewiduje się biegi dla motocykli z przyczepką, bez przyczepki oraz dla samochodów osobowych. Dla każdej kategorji wyznacza się po 2 nagrody, prócz tego specjalną nagrodę za najlepszy czas samochodów i motocykli.

Znamy doskonale sprężystą organizację Automobilklubu Wielkopolski i wierzymy, że wyścigi zapowiedziane będą stanowiły poważny krok naprzód w rozwoju organizacji automobilowych w Polsce. Sądzimy też, że na starcie w Poznaniu staną wszyscy wybitniejsi jeźdzcy polscy, aby zadokumentować wobec zagranicy, że dorobek nasz i na tem polu pracy i rozwoju społecznego może stanąć śmiało do konkurencji w Europie.

Komunikat Automobilklubu Wielkopolski.

1) Z okazji urządzanych w dniu 30 sierpnia r. b. międzynarodowych wyścigów samochodowych uprasza się członków o jaknajliczniejszy udział czynny w wyścigach.

2) Dla zadokumentowania przynależności do klubu powinni członkowie nosić czapki z godłem klubu. Czapki i godła nabyć można w sekretarjacie.

3) Dla zapewnienia członkom naszym dostawy materjałów pędnych, zawarł klub z firmą Bracia Nobel umowę, według której obejmuje protektorat nad stacjami benzynowemi tej firmy na terenie b. zaboru pruskiego z prawem kontroli jakości materjałów tam sprzedawanych. Leży zatem w interesie członków, aby zapotrzebowania swe pokrywali na tych stacjach.

Wszelkie uwagi i ewentualnie zauważone niedomagania prosimy podawać do sekretarjatu naszego, ażeby umożliwić natychmiastową interwencję.

4) Dotychczas zalegają jeszcze członkowie z opłatą składek za rok 1924 i pierwsze dwa kwartały 1925. Prosimy tych członków o szybkie wyrównanie zaległości, gdyż nie można zamknąć do tego czasu ksiąg. Zbyt długie zwlekanie z opłatą składek naraża poza tem klub na wielkie straty i niedogodności.

AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI
w POZNANIU
Zarząd.

REGULAMIN

II-go Międzynarodowego Wyścigu Samochodowego i Motocyklowego Automobilklubu Wielkoploski w dniu 30 sierpnia 1925 r. w Poznaniu.

§ 1.

Wyścigi urządza Automobilklub Wielkopolski, Tow. zap. w Poznaniu.

§ 2.

Tor wyścigów tworzy trójkąt szos u wylotu ul. Grunwaldzkiej. Długość jednego okrążenia wynosi 3400 metrów.

Dla samochodów ustanawia się 12 okrążeń, ogółem więc 40,8 klm.; dla motocykli 10 okrążeń, ogółem 34 klm.

§ 3.

Do wyścigów dopuszczone są motocykle, trzykołówki, samochody osobowe zwykłe i wyścigowe.

§ 4.

Ustanawia się następujące kategorje:

klasa A, motocykle: kategorja 1 do 350 cm.
„ 2 „ 500 „
„ 3 ponad 500 „

klasa B, motocykle z wózkami od 350 — 1000 cm. i ponad 1000 cm.;

klasa C, samochody: kategorja 1 o pojemności cylindrów do 1,1 ltr.;

kategorja 2 o pojemności cylindrów do . . 1,5 ltr.;
„ 3 „ „ „ . . 2,5 „
„ 4 „ „ „ . . 3,5 „
„ 5 „ „ ponad . 3,5 „

Pojemność cylindrów zaogrągla się do $^1/_{10}$ ltr. Obsada samochodu składa się conajmniej z dwóch osób t. j. kierowcy i mechanika.

Pojazdy będą ważone wraz z nadwoziem, kołami, gumami, wodą, materjałami pędnymi, narzędziami i smarami.

Przydziału zgłoszonych pojazdów do poszczególnych kategorji dokonywa Komisja Sportowa A. W. Decyzja ta jest ostateczna i bezapelacyjna.

§ 5.

Komisji Sportowej A. W. przysługuje prawo na wypadek niedostatecznej ilości zgłoszeń w poszczególnych kategorjach — łączyć kategorje.

§ 6.

Zgłoszenia.

Do wyścigu dopuszczone będą pojazdy wyszczególnione w § 3. Zgłoszenia przyjmuje się od sportsmanów, firm samochodowych i zawodowców. Uczestnicy winni złożyć swe zgłoszenia do dn. 25 sierpnia 1925 r. do godz. 10-ej w sekretarjacie Automobilklubu Wielkopolski, Poznań, św. Marcin 44.

Wpisowe wynosi dla członków wszystkich Automobilklubów zjednoczonych: dla pojazdów klasy A zł. 10; dla pojazdów klasy B zł. 20; dla pojazdów klasy C zł. 50.

Późniejsze zgłoszenia uwzględnia się do dnia 28 sierpnia do godz. 18 za dodatkową opłatą wynoszącą 100 procent wpisowego.

Zgłoszenia należy wypisać na formularzu załączonym do regulaminu. Fałszywe podanie danych zgłoszonego samochodu pociąga za sobą dyskwalifikację zgłaszającego, odebranie mu licencji sportowej na przeciąg trzech lat oraz opublikowanie w pismach.

Lista zgłoszeń zostaje ostatecznie zamknięta dnia 28 sierpnia 1925 r. o godz. 18. Każdy biorący udział w wyścigach powinien się postarać o regulamin.

§ 7.

Komisja Sportowa Automobilklubu Wielkopolski ma prawo ze względu na bezpieczeństwo lub z innych przyczyn, których nie jest zobowiązana podać, wyłączyć te zgłoszenia, które uznane są za nieodpowiednie za zwrotem wpisowego.

Komisja sportowa Automobilklubu Wielkopolski zastrzega sobie prawo odłożenia niniejszego wyścigu lub nawet zaniechania go, o ile liczba zgłoszeń okazałaby się niedostateczną.

§ 8.

Wszyscy kierowcy obowiązani są posiadać licencję sportową Automobilklubu Wielkopolski oraz pozwolenie na prowadzenie samochodu, wydane przez kompetentne władze.

Podanie o licencję sportową należy składać w sekretarjacie Automobilklubu Wielkopolski (Wydział Komisji Sportowej), dołączając uwierzytelnione odpisy posiadanych dokumentów uprawniających do prowadzenia samochodów. Komisja Sportowa zastrzega sobie prawo praktycznego przeegzaminowania lub też niezgodzenia się na wydanie licencji bez podania przyczyny.

§ 9.

Pojazdy zapisane i przyjęte do wyścigu muszą być dostarczone dnia 30 sierpnia o godzinie 9 rano przed hotelem „Britania“, skąd zostaną skierowane do wagi.

Wyścig rozpocznie się o godz. 13 ze startu koło trybuny sędziowskiej sygnałem danym przez komandora wyścigów. Każdy pojazd otrzyma numer porządkowy, który winien zachować przez cały czas biegów, po ukończeniu zaś zwrócić A. W. (Kaucja 10 zł.).

§ 10.

Jako początek chronometrowania czasu każdego poszczególnego pojazdu uważa się moment, w którym starter daje sygnał do wyruszenia; jeśli w określonym czasie startowania danego samochodu tegoż na starcie nie będzie, wspomniany samochód może być pozbawiony prawa wzięcia udziału w wyścigu.

§ 11.

Jeżeli komisarz sportowy naocznie stwierdzi złośliwe zajechanie drogi współzawodnikowi, pokrzywdzonemu przysługuje prawo żądania ponownego startu.

Dnia 29 sierpnia 1925 r. odbędą się o godz. 13 próby na torze wyścigowym do godziny 16.

§ 12.

Czas rozpoczęcia wyścigu ustala Komisja Sportowa A. W. Kolejność startów rozstrzyga los. Dane te będą ogłoszone w dniu wyścigów.

§ 13.

Każdy samochód jest chronometrowy przez chronometrażystę ewent. przez chronometr automatyczny.

§ 14.

Każdy z uczestników przez swój zapis uznaje jako jedyną jurysdykcję Komisji Sportowej A. W. i poddaje się bezapelacyjnie wszystkim jej zarządzeniom. W szczególności przyjmuje na siebie całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, tak z kierowcą lub mechanikiem, jak też z osobami trzeciemi.

Niestawienie się bez słusznego powodu pociąga za sobą karę zł. 200, oraz zakaz startu na 1 rok.

Automobilklub Wielkopolski i jego Komisja Sportowa nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, tak z kierowcą lub mechanikiem, jak też z osobami trzeciemi, ani też za żadne spowodowane szkody, natomiast całą odpowiedzialność ponosi osoba powodująca wypadek, w myśl ustaw obowiązujących.

§ 15.

Nagrody.

O nagrodach decyduje Jury wybrane przez komitet Automobilklubu Wielkopolski.

Zarząd i Komisja Sportowa oznacza kolejne nagrody do dnia 27 sierpnia 1925 r. O ile startują tylko 2 maszyny, przyznaje się tylko 1 nagrodę, natomiast gdy startuje 5 maszyn, przyznaje się 2 nagrody.

Nagrody są następujące:

Klasa A.	Motocykle kategorja	1 — 2	nagrody.
	„	2 — 2	„
	„	3 — 2	„
Klasa B.	Motocykle z wózkami	— 2	„
Klasa C.	Samochody kategorja	1 — 2	„
	„	2 — 2	„
	„	3 — 2	„
	„	4 — 2	„
	„	5 — 2	„

Oprócz powyższych nagród wyznacza się 1 nagrodę dla motocykli i 1 nagrodę dla samochodów za najlepszy czas dnia.

§ 16.

Wszystkie maszyny wygrywające stają do dyspozycji Jury dla kontroli, ewent. mogą być nawet rozebrane i to na koszt właściciela. Odjazd z toru dozwolony jest w obecności komandora.

Pojazdy, które stanęły do startu otrzymują wpisowe zwrócone. Później zgłoszone pojazdy otrzymują tylko połowę wpisowego zwrócone.

§ 17.

Wszelkie reklamacje powinny być podane pisemnie i doręczone komandorowi. Reklamacje w sprawie dopuszczenia pojazdów lub kierowców muszą być złożone do godz. 12 dnia 29 sierpnia 1925 roku, tyczące zaś samego wyścigu w ciągu jednej godziny po ukończeniu wyścigu. Reklamacje winny być opłacone sumą zł. 50 tytułem kaucji.

§ 18.

Rozdanie nagród nastąpi po ogłoszeniu wyniku w dniu wyścigów.

§ 19.

W wypadkach nieprzewidzianych niniejszym regulaminem decyduje ostatecznie Jury Automobilklubu Wielkopolski.

§ 20.

Kierunek jazdy jest na prawo, dla samochodów i motocykli. Wszelkich informacji udziela przewodniczący Komisji Sportowej.

§ 21.

Porządek wyścigu.

Dnia 30 sierpnia 1925 r.:

O godz. 9 — zajazd wszystkich pojazdów św. Marcin 44.

O godz. 11 — objazd po mieście.

O godz. 11,45 — wyjazd na tor.

O godz. 13 — start.

O godz. 21 — wspólna kolacja i wydanie nagród.

AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI T. Z. W POZNANIU.

Imprezy automobilowe z okazji Międzynarodowego Targu Samochodowego we Lwowie.

Z inicjatywy Zarządu Targów Wschodnich i na tegoż propozycję oraz ze względu na mający się odbyć we Lwowie, w czasie od 5—15 września b. r. Międzynarodowy Targ Samochodowy, Automobilklub Polski postanowił zapowiedziane i zatwierdzone w międzynarodowym kalendarzu automobilowym na dzień 8 września wyścigi międzynarodowe przenieść z terenu warszawskiego na teren małopolski. Postanowienie to powzięto w uwzględnieniu licznego zjazdu firm samochodowych i automobilistów na targu samochodowym we Lwowie celem uniknięcia rozproszenia uczestników obu tych imprez i umożliwienia im udziału w nich obu.

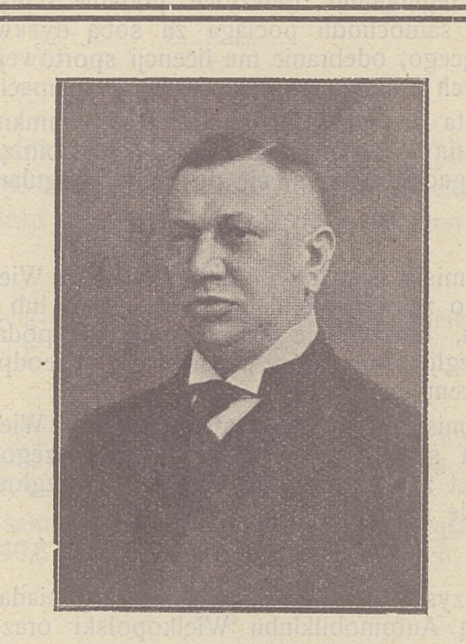
W myśl porozumienia między Zarządem Targów Wschodnich i Małopolskim Klubem Automobilowym, a przedstawicielem Automobilklubu Polski, jego wiceprezesem p. Pawłem Bitschanem, projektowane wyścigi odbędą się przy poparciu Małopolskiego Klubu Automobilowego na szosie Mikołajów—Stryj.

Pozatem z okazji Międzynarodowego Targu Samochodowego organizuje Małopolski Klub Automobilowy na terenie Targów dnia 6 września b. r. „Konkurs Piękności Samochodów“ z premjowaniem tychże, w którym wezmą udział samochody wystawowe z dopuszczeniem także wozów niewystawionych na Targu. W skład jury wchodzą przedstawiciele władz, wojskowości, przemysłu automobilowego, artystów plastyków, dyrekcji Targów Wschodnich i obu klubów.

Dn. 13 września urządza tenże klub „gymkhanę“, czyli konkurs zręczności dla samochodów i motocykli.

Małopolski Klub Automobilowy i Zarząd Targów Wschodnich dokładają przy poparciu Automobilklubu Polski wszelkich starań, ażeby powyższe imprezy wypadły jaknajudatniej i przyczyniły się do rozwoju automobilizmu w kraju, wykazując jego wysoką użytkowność w codziennem życiu gospodarczem.

Z żałobnej karty



Ś. p. Jego Magnificencja

Prof. Dr. OTAKAR KUKULA

długoletni prezes Autoklubu Republiky Ceskoslovenske w Pradze czeskiej, członek honorowy Automobilklubu Polski, zmarł w dniu 11 sierpnia roku bieżącego.

Cześć Jego pamięci.

Problem ruchu ulicznego w Warszawie

(Ciąg dalszy).

Zaprzęgi konne, wózki ręczne i rowery.

PO tramwajach przechodzimy obecnie do szarego tłumu, korzystającego z jezdni. Tym szarym tłumem są wszelkiego rodzaju pojazdy konne, zaprzęgi, furmanki, wózki i t. d. Na razie pomijam samochody, gdyż pomimo znacznego zwiększenia się ich liczby nie są one jeszcze u nas tłumem, a grają rolę raczej arystokracji ulicy, w każdym razie pod względem form i wychowania, ponieważ one jedne uznają pewną dyscyplinę i stosują się do prawideł ruchu, przymuszone do tego ogólną nienawiścią i srogiemi represjami władz. Szary tłum jezdni jednak, tak jak każde większe zbiorowisko ludzkie w Polsce, nie uznaje żadnej nad sobą władzy. Dawne przyzwyczajenia, samowola, własna fantazja, a nadewszystko zbrodnicza złośliwość, to jedyne imperatywy, które kierują ruchem zaprzęgów. W niesforności i lekceważeniu przepisów jazdy przodują wszelkie wozy ciężarowe, z taborem magistrackim na czele. Specjalną złośliwością oznaczają się woźnice wozów rzeźnickich, kompletną bezmyślną apatją wozy firm budowlanych i piaskarzy, bezwzględnością i nieliczeniem się z niczem, z własnem nawet bezpieczeństwem, wozy browarne; zresztą każdy rodzaj zaprzęgu posiada własne specyficzne nawyczki i przywary. Ale również nieobliczalne i kapryśne jak tegoroczna pogoda są powozy osobowe i dorożki, ten znikający już, archaiczny poniekąd, rodzaj wehikułu osobowego. Zresztą i powozy prywatne, zwłaszcza różnych urzędów wojskowych kompletnie ignorują wszystkie najelementarniejsze prawidła ruchu. Wszystkie te zaprzęgi samowolą swą wprowadzają ogromne utrudnienia w ruchu ulicznym, obniżają w wysokim stopniu przelotność ulicy i są częstym powodem wypadków. Stan ten wytworzyły następujące przyczyny: nizki stan umysłowy woźniców, nieżądanie od nich żadnych kwalifikacji do powożenia i faktyczna swoboda powożenia dana każdemu, bez żądania uzyskania specjalnego pozwolenia, a wreszcie i dotychczasowe tolerowanie przez władze wszelkich wykroczeń zaprzęgów, oraz otaczanie ich sympatją w przeciwieństwie do antypatji, jaką czuje najczęściej policjant do samochodu. Najcharakterystyczniejszym przykładem powyższego jest jeżdżenie wozów ciężarowych i zawsze bez wyjątku wózków ręcznych po szynach tramwajowych, a więc prawie środkiem jezdni. Tysiące razy prawie na dzień odbywa się to w oczach posterunkowych, którzy jawnie to wykroczenie tolerują, pomimo, iż wozy ładowne niszczą bardzo szyny, a pozatem, jadąc wbrew przepisom, wolno, środkiem ulicy, wprowadzają dużą przeszkodę w poruszaniu się szybkich pojazdów, którym nie wolno wymijać ich z prawej strony. A niech tymczasem lekki samochód wjedzie w Alejach Ujazdowskich nie na szyny, lecz tylko tak, aby te ostatnie znalazły się między kołami w osi samochodu, to w tej chwili spotka się z energiczną interwencją wszystkich stojących w tej ulicy posterunków policyjnych, choć niewiadomo komu to może szkodzić, w każdym razie nie szynom, których pneumatyk uszkodzić nie może, ani nie ruchowi ulicznemn, gdyż właśnie jest on ułatwionym, gdy każdy pojazd trzyma się jaknajbliżej chodnika. Tysiące przykładów przytoczyćby tu można jeszcze jawnego faworyzowania zaprzęgów w stosunku do samochodów, zwłaszcza na wszelkich skrzyżowaniach i zakrętach, gdzie u nas stosowana jest wprost przeciwna niż wszędzie na świecie zasada, iż szybciej poruszającemu się pojazdowi należy się droga przed wolniejszym. U nas jest właśnie przeciwnie. Bezkarność i pierwszeństwo dawane zaprzęgom rozzuchwala ich do tego stopnia, iż często furmani pozwalają sobie w stosunku do samochodu na zbrodnicze figle i złośliwości, które kończyć się muszą wypadkami.

Są to ogólne rozważania na temat rozwydrzenia i braku dyscypliny u woźniców, wywołanych w znacznej mierze stronniczością organów wykonawczych, — posterunkowych, a nie brakiem przepisów, gdyż te obecnie są wyraźne i stosowane bezwzględnie do wszelkiego rodzaju pojazdów wystarczyłyby w zupełności do opanowania zanarchizowanego ruchu ulicznego w Warszawie. Oczywiście wymagałoby to czasu; idealny nawet porządek na skrzyżowaniach nie jest dowodem, iż ruch uliczny odbywa się bez przeszkód; o 10 kroków od obstawionego posterunkowymi skrzyżowania, panuje już kompletny bezład i samowola, na usunięcie których oczywiście nie wystarczyłaby nawet największa armja policji. Jedyną radą może być tylko usilne i energiczne wpajanie w woźniców poczucia dyscypliny, przy posterunkach policyjnych.

Wydane niedawno przepisy w Rozporządzeniu Komisarza Rządu o ruchu ulicznym w Warszawie posiadają luki, o ile chodzi o zastosowanie w pewnych warunkach lokalnych. Mam tu przedewszystkiem na myśli niedostateczną reglementację postojów. Pojazdy stojące godzinami w jednem miejscu są wielką zawadą dla ruchu ulicznego, zwłaszcza w ulicach wąskich, przez które przechodzą linje tramwajowe. Na wszystkich ulicach, których szerokość nie pozwala na posuwanie się więcej jak dwom rzędom pojazdów (jeden w każdym kierunku), również w węższych ulicach z tramwajami (gdyż przestrzeń torów nie może być brana w rachubę, jako przestrzeń użytkowa dla innych pojazdów), nie powinny być dozwolone bezwzględnie żadne postoje poza krótkiemi przystankami dla władowania lub wyładowania towarów, lub wsiadania i wysiadania pasażerów. Takiemi ulicami, cierpiącemi stale na zakorkowanie przez stojące pojazdy, najczęściej wozy ciężarowe i wózki ręczne, są Chmielna, Złota, Warecka, Świętokrzyska, Grzybowska itd., a z ulic z tramwajami: Miodowa i Graniczna. Ze zwiększeniem się jednakże ruchu kołowego trzeba będzie prawdopodobnie chwycić się jedynego wyjścia dla ulic zbyt wąskich o dużym ruchu, mianowicie do ruchu jednokierunkowego. Dziś już takiemi arterjami dojrzałemi dla ruchu jednokierunkowego, a doskonale dopełniającemi się są: Chmielna i Warecka, między Szpitalną a N. Swiatem, Chmielna i Widok między Marszałkowską a Bracką, oraz Chmielna i Złota między Żelazną i Marszałkowską. Niezależnie jednak od wszelkich innych środków, powtarzam, przelotność ulic musi być zwiększoną, a to przy niedającej się na razie zmodyfikować szerokości ich, może być osiągniętem przez zwiększenie tempa posuwania się pojazdów. W wielkich miastach na Zachodzie zrozumiano już tę konieczność i nieżyciowe już dziś rozporządzenia, ograniczające szybkość pojazdów, zostały zmodyfikowane, albo też poprostu nie są już zbyt ściśle stosowane.

U nas również szybkość większa, niż przepisowe 25 klm. na godzinę, jest milcząco tolerowana. Tu w nawiasie powiedzieć muszę, iż wielka zachodzi różnica między szybkiem tempem posuwania się pojazdów na ulicy, a ekscesową szybkością, rozwijaną przez jeden tylko pojazd w celu prześcigania innych, co, oczywiście, musi być zawsze przy każdem tempie

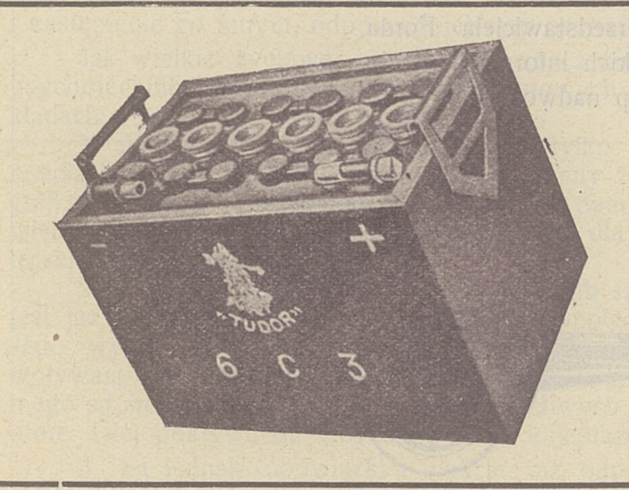
surowo wzbronionem. Jednakże, narówni z większą szybkością, tolerowane są u nas postoje w wąskich przejazdach, oraz szybkość żółwia, będąca powodem licznych zatorów. Oczywiście, zawsze w tym wypadku winowajcami są pojazdy, zaprzężone w konie, lub wózki ręczne. Powodem najczęstszym jest przeładowanie wozu, i pod tym względem przepisy powinny być jaknajsroższe. Pomijając niehumanitarność przeciążania zwierząt pociągowych, zbyt wolne tempo posuwania się wozu, z ciągłymi przystankami jest nieznośną w ruchu ulicznym przeszkodą; przytem plaga ta jest specyficzną tylko dla Warszawy. W żadnem innem większem cywilizowanem mieście ujrzeć dziś już nie można codziennego obrazka warszawskiego, że przeładowana fura wstrzymuje cały ruch uliczny łącznie z tramwajami i samochodami, a bezlitośni furmani katują niewinne zwierzęta, gdy właściwie tych zwyrodniałych zbrodniarzy należałoby jaknajsurowiej karać. Hańbą dla naszych stosunków jest wyżej przytoczony objaw, i wszyscy zrozumieć to muszą, iż nigdy ruch uliczny u nas nie zostanie uregulowany, póki winowajcy przeciążania zwierząt pociągowych nie będą bezwzględnie pociągani do najsurowszej odpowiedzialności. Łączy się z tem również fakt zadziwiająco częstego uszkodzenia i połamania wozu na ulicy, co również jest skutkiem przeładowania, oraz niedbałości o stan pojazdu. W każdym wypadku zatrzymania ruchu ulicznego w skutek połamania się wozu winien być stwierdzonym stan jego oraz wysokość ładunku i w razie ujawnienia niedbałości lub przeciążenia winowajca powyższego powinien być również surowo karanym. Z powyższą sprawą łączy się kwestja wadliwego kucia koni w Polsce. Pomijając już objaw niezwykle szybkiego niszczenia bruków przez źle wykute podkowy końskie, zwrócić należy uwagę na zbyt częste tamowanie ruchu przez przewrócone konie. W trzech czwartych wypadków jest to wina wadliwej podkowy.

Inne rodzaje wolnych pojazdów również mało dbają o przestrzeganie przepisów i prawideł ruchu, co i zaprzęgi. Wózki ręczne, to istna plaga, zwłaszcza dzielnic handlowych. Zwykle i one są przeciążone i jadą z reguły po szynach tramwajowych, ponieważ pchanie wózka po szynach wymaga mniejszego wysiłku. Przy przeciążeniu wózka tragarz często nie jest w stanie skierować go po za szyny na bok, a każda zwrotnica jest pułapką, gdzie często godzinami tkwią uwięzione wózki ręczne. I tutaj powinien być stosowany bezwzględnie zakaz przeciążania wózka. Ładunek na jednego lub dwóch tragarzy powinien być ściśle ograniczony, a w razie zatrzymania ruchu ulicznego przez taki pojazd—policja winna sprawdzać wysokość ładunku i winnych przeładowania powinno się pociągać bezwzględnie do odpowiedzialności. Wielkiem niebezpieczeństwem są długie dyszle przy wózkach ręcznych, które już nieraz tkwiły w bokach innych pojazdów. Typ wózka ręcznego powinien być bezwarunkowo określonym, a żadne fantastyczne pojazdy z długimi dyszlami, z nieodpowiednio umieszczonym środkiem ciężkości, z nieodpowiednią wielkością kół i t. d. nie powinny być dopuszczone do ruchu ulicznego.

Cykliści — to inna jeszcze plaga ulicy, coprawda ogólna dla wszystkich miast na świecie. Niebezpieczeństwem roweru jest jego zygzakowaty bieg przy małej szybkości. Ponieważ jest to najpopularniejszy obecnie środek lokomocji indywidualnej, przeto roweru używa mnóstwo osób, nie mających najelementarniejszego pojęcia o prawidłach ruchu ulicznego. Tutaj koniecznem jest jaknajrychlejsze wprowadzenie obowiązkowego urzędowego egzaminu z przepisów o ruchu ulicznym dla wszystkich otrzymujących numery policyjne na rowery. Sam cyklista rzadko bywa bezpośrednią przyczyną zatamowania ruchu, ponieważ rower można natychmiast z jezdni usunąć, jednakże niestosowanie się cyklisty do prawideł ruchu wywołuje znaczne utrudnienie dla posuwania się innych pojazdów i nieraz było przyczyną zderzenia się ich między sobą.

Wszystkie wymienione rodzaje pojazdów na swój sposób tamują w Warszawie ruch uliczny. Dla nich wszystkich obowiązujące są wszakże ogólne przepisy o ruchu bez żadnych wyjątków i wymagać należy, aby jaknajściślej do nich stosowały się one, ponieważ, jako pojazdy wolniejsze, w żadnym wypadku nie mogą być one zawadą dla swobodnego poruszania się pojazdów szybszych. Najpierwszą zasadą jest, aby pojazdy te trzymały się bezwarunkowo jaknajbliżej chodników i zrezygnowały wreszcie z używania szyn tramwajowych jako wygodnego dla siebie toru. Wszystkie przepisy o zatrzymywaniu się, zawracaniu, podjeżdżaniu, o sygnałach ostrzegawczych i t. d. muszą być jaknajskrupulatniej przez nie zachowywane, ponieważ, jak mówię, są one powolne i dlatego we wszystkich kolizjach i zajściach ulicznych są one stroną bierną; nie mają one możności szybkiego reagowania w razie popełnienia błędu, a stają się wtedy niebezpiecznemi przeszkodami dla pojazdów szybkich i ośrodkiem zatorów ulicznych.

(D. c. n.).


+
"TUDOR"
6 C 3

INŻ. EUGENJUSZ PORĘBSKI

Psychotechnika w zastosowaniu do badań kierowców samochodowych

CZĘŚĆ I.

Ogólne znaczenie psychotechniki.

W OSTATNICH latach rozwinęła się nowa gałęź psychologji eksperymentalnej na skutek prac tak techników, jak i zawodowych psychologów, która pod nazwą psychotechniki zatacza coraz szersze kręgi w dziedzinach przemysłowych.

Do niedawna przy wyborze pracownika, czy też robotnika zwracano uwagę wyłącznie na jego stan fizyczny, nie troszcząc się wcale o nierównie cenniejszą stronę każdego indywiduum, to jest o jego stronę duchową. Jeżeli dany kandydat był względnie sumienny i uczciwy, to karjera jego była zapewnioną, choćby nawet zdolności do spełniania funkcji, których się podejmował, były mniejsze, niż tego wymagała potrzeba. Taki stan rzeczy musiał spowodować wiele złego, gdyż ludzie, zajmujący się pracą im nieodpowiednią, przynoszą szkodę pracodawcy i sami są niezadowoleni, a czasami nawet nieszczęśliwi.

W wielu dziedzinach życia możnaby nad takiemi objawami i faktami przejść do porządku dziennego, — są jednak zajęcia tak odpowiedzialne, że psychotechnika powinna w nich głos zabierać. Głównem zadaniem psychotechniki jest więc wskazywanie ludziom, a szczególniej młodzieży zawodu, do którego najbardziej się nadają, oraz badanie, czy dany dorosły osobnik, nawet wykwalifikowany, istotnie obrał sobie należyty zawód, a, jeśli nie, wskazanie mu innej drogi i zastąpienie go innym, odpowiedniejszym osobnikiem.

Jak wielkie życiowe i społeczne znaczenie ma psychotechnika, zauważymy na trzech typowych przykładach:

1. Marny muzykant o częściowych tylko zdolnościach do tej sztuki będzie pędził skromny żywot grajka w jakiejś trzeciorzędnej restauracji. Sam jest więc ofiarą źle obranego zawodu — pozatem dla społeczeństwa nieszkodliwy.

2. Kiepski rzemieślnik, np. krawiec lub szewc, jest już poważnym minusem w gospodarce społecznej. Jego wyroby przynoszą szkodę szerokiej klijenteli, wpływają na zubożenie społeczeństwa i dla niego samego są źródłem licznych przykrości i dotkliwych strat, które dalej pokrywa na innych, nowych klijentach.

3. Są jednak obowiązki i funkcje tak odpowiedzialne, że powierzanie ich nieodpowiednim osobom może pociągnąć za sobą nietylko już znaczne straty materjalne, ale pozbawić życia wiele jednostek. Do takich zawodów należą funkcje zawiadowców stacji kolejowych, urzędników ruchu, kierowców pociągów i samochodów.

Te trzy przykłady niedoli ludzkiej wystarczą, by przekonać każdego, jak zbawienną jest wiedza, stosowana do badania istoty ludzkiej, umiejąca nietylko skrytykować i wytknąć nieudolność, ale zarazem wskazać, w jakim zawodzie dany osobnik będzie najodpowiedniejszy. Każdy człowiek, obierając sobie zawód, nie zawsze ma na widoku trudności z tem związane, lecz przeważnie kieruje się chęcią możliwie jaknajwiększych zysków. Czasami idzie za głosem upodobania, które jest często zwodniczem, wyjątkowo tylko zdoła sam uzgodnić swe siły fizyczne i wartości duchowe do zawodu najlepiej mu odpowiadającego.

Psychotechnika, jakkolwiek jest nauką nową, posiada przecież już mnóstwo sposobów na zbadanie pozornie niewidocznych uzdolnień człowieka, może je skwalifikować i orzec, do jakiego zawodu dany osobnik najlepiej się nadaje. Wtedy, gdy nauka ta wprowadzoną zostanie w powszechne użycie, będzie mniej niepowodzeń wśród ludzi i przedsiębiorstw. Szczęście jednostki jest przedewszystkiem od tego zależne, czy praca jego jest wydatną i pożyteczną, czy przynosi mu spodziewane korzyści materjalne.

Prowadzenie wozów mechanicznych, a więc lokomotyw, tramwajów i samochodów, może być traktowane jako sport i jako praca zawodowa. Sport samochodowy, jak również zawodowe prowadzenie pojazdów wymaga pewnych specjalnych uzdolnień natury psychofizycznej, dalekich od wszelkiej wiedzy technicznej z tej dziedziny. Dotychczasowe przepisy, obowiązujące przy wydawaniu świadectw na prawa jazdy, są niedostateczne, gdyż samo choćby badanie kandydata przez lekarza jest minimalne i nic konkretnego nie daje dla ustalenia prawdziwych uzdolnień.

Wiadomo, że badania osób tej kategorji zawodów ogranicza się jedynie do ustalenia zdrowia fizycznego i dobrego wzroku, pozatem kolejarze muszą wykazać się zdolnością rozpoznawania barw ze względu na sygnały nocne. Inne objawy i niedomagania psychiczne nie wchodzą w grę,—tymczasem szczegółowe śledztwa po katastrofach wykazywały zupełną niezdolność zawodową osób, które od lat pełniły tę służbę. Trzeba bowiem pamiętać, że człowiek, prowadzący mechaniczny pojazd, przecież może się kiedyś znaleść w krytycznym momencie, że nie zawsze wszystko odbywa się regularnie — i właśnie trzeba się liczyć z różnemi ewentualnościami, które mogą się nadarzyć, a wtedy dopiero uniknąć nieszczęścia może tylko ten, kto posiada wszystkie niezbędne dane do danego zawodu, względnie sportu.

CZĘŚĆ II.

Dane niezbędne dla wykazania uzdolnienia na kierowcę.

Rozpatrzymy teraz kolejno szereg właściwości, które powinien posiadać osobnik, chcący dla sportu, czy dla zawodu prowadzić pojazdy mechaniczne.

I. Budowa ciała. Pożądanem jest, by każdy pragnący prowadzić pojazdy mechaniczne nie miał zasadniczych wad lub większych ułomności. Człowiek ze sztywną ręką lub nogą nie nadaje się na kierowcę samochodowego, gdyż wykonywanie pewnych charakterystycznych ruchów będzie sprawiało mu trudność. Takie wady, jak brak jednego palca u ręki lub u nóg kilku palców nie odgrywają roli.

2. Stan nerwów. Nerwy powinny być w porządku, a więc bez dolegliwości, nagłych bólów (ischias), wrażliwe, lecz podlegać woli człowieka. Osobnik, poddający się zanadto nerwom, o zbyt mało rozwiniętej woli i możności panowania nad nerwami, może wiele złego uczynić, prowadząc wóz mechaniczny. Taki osobnik zbyt łatwo ulega impulsom, poddaje się przerażeniu i łatwo może wykonać nieobliczalne w skutkach czyny.

3. Stan muskułów powinien być możliwie dobry. Samochody osobowe nie wymagają wielkiej siły, większej natomiast potrzeba dla kierowców wozów ciężarowych.

4. Stan wzroku. Oczy powinny być w bardzo dobrym stanie. A więc widzenie na większą odległość, nieprędkie męczenie się, rozróżnianie zasadniczych barw. Dla maszynistów kolejowych ta ostatnia właściwość jest niesłychanie ważna, gdyż w nocy i w porze nawet mglistej muszą zupełnie pewnie odróżniać kolory biały, zielony, czerwony i niebieski, które są podstawą sygnalizacji świetlnej w kolejnictwie.

5. Stan słuchu. Słuch powinien być wyśmienity. Kierowca po słuchu orjentuje się w jakim stanie znajduje się jego wóz w czasie jazdy, musi w hałasie ulicznym słyszeć wszystkie części wydające dźwięk i szybko zorjentować się w pojawiającym się nowym dźwięku lub tonie. Każda taka zmiana dźwięku świadczy, że do mechanizmu samochodowego zakradła się niepożądana zmiana mechaniczna, którą nieraz natychmiast trzeba usunąć lub jazdę dalszą przerwać.

6. Zdolność wykonywania ciężkich ruchów rąk i nóg, potrzebna jest dla pokonania oporu hamulca, sprzęgła, steru i t. p. tak przy lekkich, jak i ciężkich wozach.

7. Łatwość znoszenia zmian atmosferycznych jest warunkiem koniecznym dla szofera zawodowca, tramwajarza, czy maszynisty kolejowego.

8. Zdolność pokonywania senności w wymienionych zawodach jest bardzo ważną zaletą i konieczną ze względu na bezpieczeństwo osób przewożonych.

9. Zdolność znoszenia przykrych wrażeń, jak pisku szyn, zgrzytu hamulców kolejowych, łoskotu motoru, uderzenia silnego prądu elektrycznego i t. p., jest również koniecznym warunkiem dla tych zawodów.

10. Odporność na znużenie przy wykonywaniu szeregu ruchów w dłuższym przeciągu czasu jest również warunkiem koniecznym. Tak sportsmen, jak i zawodowiec często przez szereg godzin poddani są wysiłkowi fizycznemu i mięśnie ich muszą znosić to łatwo. Motorowy tramwaju w pozycji stojącej wykonywa ruchy obu rękoma i stoi prawie ciągle na jednej nodze. Kierowca samochodowy ma obie ręce i obie nogi nieustannie zajęte, przytem przy wozach ciężarowych jest to wysiłek dość znaczny.

Z kolei rzeczy przechodzimy do reakcji. Zdolność oddziaływania mięśni, wykonywania pewnych celowych i bardzo szybkich ruchów na skutek pobudki u kierowców musi być bardzo wielką. Na dane zjawisko w bardzo krótkim czasie musi nastąpić szereg nieraz skomplikowanych ruchów, jak np. danie sygnału, wyłączenie i zahamowanie wozu przy równoczesnem wykręceniu go sterem. Dość wspomnieć, że przy szybkości 100 klm., t. j. 37 metrów na sekundę, trzeba wykonać szereg tych ruchów sprawnie i bez omyłki, gdyż najmniejsza część sekundy może spowodować katastrofę.

11. Zdolność szybkiego reagowania ustala się, stwierdzając określone ruchy na określoną pobudkę (sygnał),

12. oraz stwierdza się wykonywanie określonych (przepisanych) ruchów na nieoczekiwane pobudki:
a) słuchu,
b) wzroku.

13. Dla wykazania przytomności umysłu należy stwierdzić powzięcie odpowiedniej decyzji w krytycznym momencie.

Dla zbadania i wykazania zręczności, potrzebnej kierowcom, należy przeprowadzić następujące doświadczenia:

14. Częstą i szybką zmianę różnych ruchów tej samej ręki lub nogi.

15. Pewność (zdecydowanie) w wykonywaniu pewnych ruchów.

16. Dokładność w wykonywaniu określonych ruchów. Ten szczegół należy bliżej objaśnić. Są kierowcy, którzy, poznawszy na czucie rąk i nóg mechanizm swego wozu, wykonywają ruchy hamowania, włączania szybkości i sprzęgła precyzyjnie; inni, którzy przesadzają w sile nacisku i wykonywają te ruchy gwałtownie. W tym drugim wypadku zużycie samochodu następuje bardzo szybko, gdyż zbyt silne, szarpiące ruchy niszczą mechanizm. To też analiza tej grupy zjawisk rozpada się na trzy części:
a) Wykonywanie małych poruszeń (np. regulacja gaźnika i dodatkowego powietrza) lub pedałem utrzymanie silnika na małych obrotach.
b) Określenie i nastawienie się na wykonywanie pewnych ruchów z tą samą siłą (ważne dla hamulców).
c) Ograniczenie ruchów do określonego kierunku (branie skrętów).

W dalszym ciągu interesuje nas sfera spostrzegawczości i uczucia.

17. Ze względu na słuch należy zbadać zdolność słyszenia:
a) słabych dźwięków i szmerów (badanie tarcia w silniku;
b) spostrzegawczość rytmu (określenie naprz. ile świec się pali).

18. Zdolność widzenia powinna się rozprzestrzeniać do spostrzegania przedmiotów:
a) źle oświetlonych,
b) daleko położonych.

Z grupy zjawisk, określających orjentację w przestrzeni i czasie, należy ustalić następujące dane:

19. Spostrzeganie przestrzennych zjawisk:
a) szybkość,
b) kierunek.

20. Ocena odległości:
a) wielkich,
b) małych.

21. Ocena ruchu:
a) przyśpieszonego,
b) opóźnionego.

22. Wreszcie określenie i ocenienie szybkości na podstawie doświadczenia.

Powyższa charakterystyka zdolności jest bardzo pożądaną dla sportsmenów, oraz zawodowych wyścigowców. W jeszcze większym stopniu dobra ocena ruchu i czasu jest konieczną w lotnictwie.

Sfera duchowa, a szególniej takie właściwości, jak pamięć miejsca, sytuacji i osób, liczb i nazwisk, są pożądane, ale niekonieczne u kierowcy zawodowego. Jedno tylko, a mianowicie pamięć miejsca i sytuacji jest poniekąd konieczną przy odbywaniu większych tur i dla szybszej orjentacji w dużych miastach.

Natomiast należy więcej wymagać przy badaniu zjawisk, dotyczących uwagi. Z tej kategorji podkreślimy następujące ważne szczegóły.

23. Są trzy typy uwagi: 1) przewidywane skupienie na mogące zajść zjawiska, a więc uwaga intuicyjna, podporządkowana woli danego osobnika; 2) instynktowna uwaga, kierowana zmysłami, i 3) (podświadoma) nieświadoma uwaga, wywołana wrażeniem.

Do wyjaśnienia tych trzech stanów uwagi użyjemy przykładów praktycznych. W pierwszym wypadku kierowca prowadzący wóz widzi całą przestrzeń przed sobą i doskonale zdaje sobie sprawę z ruchu innych wozów (np. na skrzyżowaniu ulic) i osób, a nawet przewiduje, co każda z osób w danej chwili zamierza uczynić i w jakim kierunku zamierza się udać. Drugi stan uwagi jest mniej kompletny i nie spowodowany

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski

zaprasza JWPanów Członków Automobilklubu Polski na towarzyską wycieczkę klubową w dn. 6, 7 i 8 września do Lwowa

NA IV-e WYŚCIGI SAMOCHODOWE i MOTOCYKLOWE

ORAZ

POLSKI REKORD SZYBKOŚCI

i na targi Wschodnie, gdzie pozatem odbędą się Gymkhana i Konkurs piękności samochodów.

Wyjazd w dn. 6 b. m. z przed lokalu Klubu o godzinie 8-ej rano. Mieszkania i garaże zapewnione. Łaskawe zgłoszenia prosimy kierować do Klubu.

Komisja Sportowa

AUTOMOBILKLUBU POLSKI

wolą kierowcy. W tym stanie cała przestrzeń, na której poruszają się wozy i osoby, przedstawia mu się jako masa figur zupełnie dla niego obojętnych. Natomiast wzrok jego i słuch znajdują się o tyle w napięciu, że powodują mechanizmem mięśniowym o ile tego zachodzi konieczność! A zatem kierowca zauważa tylko te osoby, które bezpośrednio nasuwają mu się w pole jego widzenia, i odpowiednio na to reaguję.

Trzecia wreszcie możliwość zachodzi wówczas, gdy kierowca dopiero na skutek afektu, np. krzyku, automatycznie wykonywa ruchy (skręca lub hamuje), przywołując swą świadomość w ostatniej chwili grożącego niebezpieczeństwa. Ten stan jest najgorszy, gdyż w razie braku pobudki (w tym przykładzie krzyku) nie ocknąłby się z nieświadomości, w jakiej się znajduje, i wypadek łatwo mógł nastąpić.

Te trzy stany uwagi mogą występować jako stałe właściwości u trzech różnych osobników, mogą też objawić się nawet u osób bardzo umysłowo przytomnych pod wpływem innych czynników. Trzeci i najniższy stan uwagi jest niewystarczający i, jeśli jest stałą właściwością danego osobnika, na kierowcę kształcić go się nie powinno.

Z tego widać jasno, że kierowca pojazdów mechanicznych powinien w czasie prowadzenia wozu trwać w napięciu uwagi, wywołanej jego skupioną wolą. Jeżeli jednak kierowca wprawny rozmawia, obserwuje przedmioty zbyteczne — przesuwa się na ten czas do niższej kategorji. Ale nie grozi to jeszcze niebezpieczeństwem, gdyż wskutek dobrego funkcjonowania zmysłów wykonywa swe czynności pewnie. Przepisy, zabraniające rozmawiać z motorowymi tramwajów, są bardzo na miejscu i właśnie mają na widoku nie osłabiania ich uwagi. W stanie pijanym, po dłuższej męczącej służbie, kierowca popada w trzeci stan najniższej uwagi i wówczas prowadzenie wozu jest eksperymentem niebezpiecznym.

(D. c. n.).

MARJAN KRYNICKI

Śmierć króla szybkości

OGROMNA popularność, jaką zdobyła sobie włoska firma Alfa Romeo, wygrywając w ciągu ostatnich dwóch lat prawie wszystkie ważniejsze wyścigi samochodowe w Europie, została niestety drogo okupiona. Gdy w roku 1923 samochody nieznanej jeszcze marki zwyciężyły w wyścigu Targa Florio, posiadała ona obsadę czterech, wybijających się dopiero kierowców, którymi byli: Ascari, Ferrari, Campari i Sivocci. Dziś tylko Campari pozostał przy życiu. Obsada czterech świetnych jeźdźców, których brawurze i technice jazdy zawdzięczać należy, że marka Alfa Romeo zabłysła, jako gwiazda pierwszej wielkości, została rozbita skutkiem tragicznej śmierci trzech jej członków: Sivocci zabił się w Monza jeszcze w 1923 roku, Ferrari w roku ubiegłym, w jednym z mniejszych wyścigów włoskich, a ostatnio mieliśmy smutny obowiązek zanotować wiadomość o tragicznym wypadku w Wielkiej Nagrodzie Francji, który przypłacił życiem Antonio Ascari. Strata to bardzo bolesna dla sportu samochodowego, gdyż Ascari był niewątpliwie najwybitniejszym kierowcą obsady Alfa Romeo, a wobec tego należał do rzędu najświetniejszych wyścigowców świata. Jego południowy temperament, okiełzany jednak rozwagą i zimną krwią, odwaga, wielka siła fizyczna i wyrobienie sportowe oraz niezrównana precyzja jazdy, stwarzały zeń kierowcę najszybszego z najszybszych, kierowcę, stojącego ponad klasą. Jeżeli powodzenie sportowe firmy Alfa Romeo porównać można jedynie z powodzeniem Fiata, to Ascari może być tylko porównany z chlubą obsady wyścigowej Fiata, słynnym mistrzem Felicem Nazzaro.

Ascari nie żyje, lecz pamięć o nim żyć będzie wiecznie. Wieniec nieśmiertelnej sławy splotły mu jego zwycięstwa. Nieodżałowany wirtuoz steru wygrał w roku zeszłym Wielką Nagrodę Włoch na torze Monza, w tym roku Wielką Nagrodę Europy na szosie pod Spa, przyczem oba te wyścigi przeprowadził na pierwszem miejscu od początku aż do końca. Niezrównany jest wynik, jaki osiągnął Ascari w roku zeszłym, w wyścigu na szosie pod Cremoną, gdzie przebył on dystans 320 kilometrów ze średnią szybkością 158 klm./godz., w czem 10 kilometrów z szybkością 195 klm./godz., co stanowi rekord światowy, dotychczas niepobity. W wielu jeszcze wyścigach osiągnął Ascari doskonałe wyniki, a ilość jego zwycięstw byłaby daleko większa, gdyby nie pech, który, gdy prześladował Antonia, to był równie wielki, jak i jego powodzenie. Zeszłoroczny wyścig Targa Florio przegrał Ascari skutkiem tego, że silnik odmówił mu posłuszeństwa na kilkadziesiąt metrów od celu. Również w zeszłym roku, w wyścigu o Wielką Nagrodę Francji i Europy, wycofał się Ascari z powodu popsucia kompresora pod koniec przedostatniego okrążenia, kiedy, po długotrwałem prowadzeniu, miał prawie w ręku zwycięstwo.

W Montlhery, 26 lipca, rozwinął Ascari także pełnię swego talentu kierowcy, prowadząc wyścig o Wielką Nagrodę Francji prawie przez 300 klm. i coraz wyraźniej akceptując swą przewagę nad resztą konkurentów. Aż w 23 okrążeniu mrożąca krew w żyłach katastrofa popchnęła w objęcia śmierci najdzielniejszego z kierowców wyścigowych.

Gdy Ascari brał z szybkością 180 klm./godz. łagodny zupełnie zakręt toru, zwracający w lewą stronę, zaczepił przedniem lewem kołem o palisadę i zniósł ją na przestrzeni kilku metrów. Pragnąc zapewne wyjechać na środek toru, skręcił Ascari gwałtownie na prawo, stracił jednak panowanie nad maszyną, gdyż ta z tem większą siłą uderzyła ponownie w palisadę z lewej strony toru, tym razem już całym przodem. Po wyłamaniu palisady, wóz odbił się od pagórka za nią usypanego, i zaczął jechać tyłem, wyprawiając najdziksze harce na torze. Zakręcił się dwa razy wokół siebie, przewrócił się na bok, jeszcze raz się zakręcił, wyrzucił kierowcę, powlókł go kilkanaście metrów, obrócił się na miejscu, pozostawił kierowcę, jeszcze się poślizgnął, przewrócił się do góry kołami, aż nakoniec wpadł do rowu.

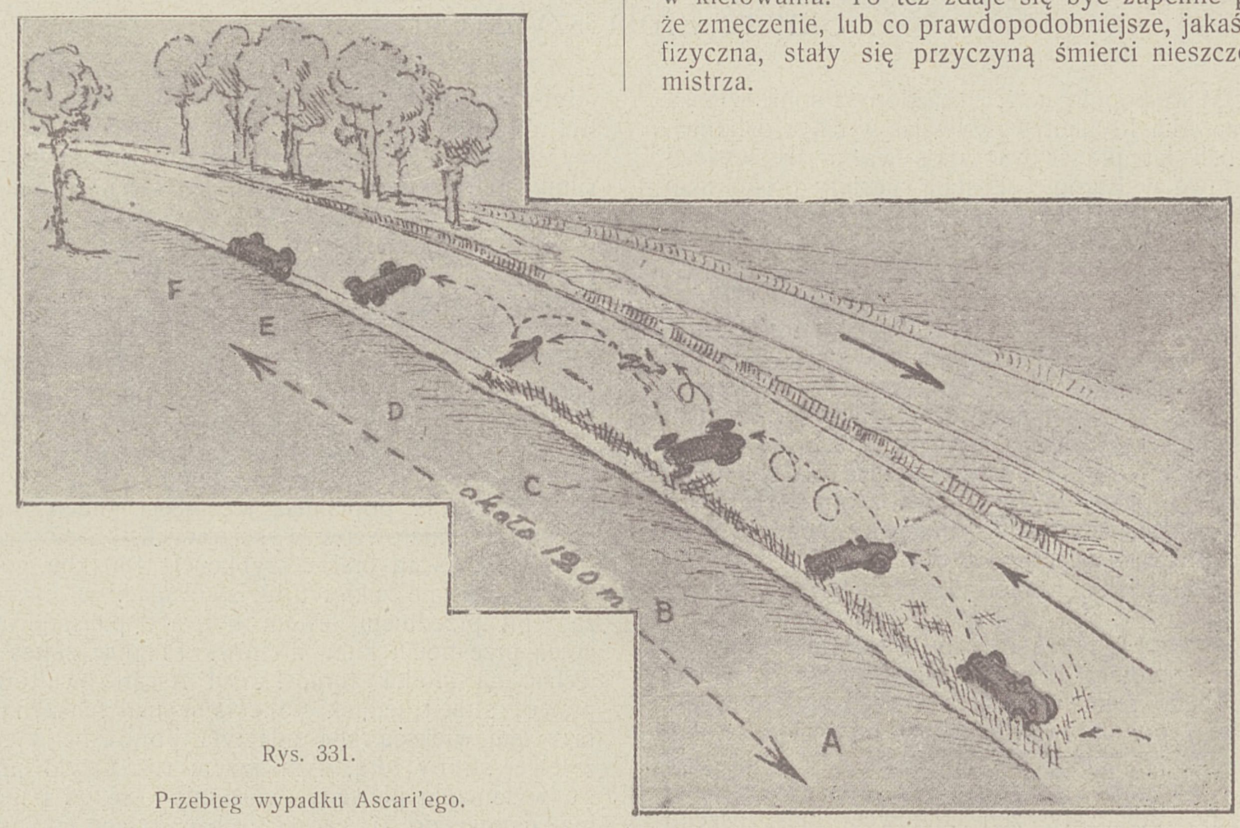
Dzięki temu, że Ascari wyprzedził znacznie przeciwników, żandarmi z najbliższego posterunku mieli czas wybiec na tor i unieść straszliwie poszarpanego kierowcę, zanim nadjechał drugi wyścigowiec. Doktór, wezwany telefonicznie z posterunku lekarskiego, stwierdził u nieszczęśliwego stan straszny. Biedny Ascari miał złamaną rękę, wydarte mięśnie z lewej nogi i okropnie startą skórę wraz z częścią mięśni z głowy i pleców. Doktór nie miał środków, aby nieść ratunek konającemu, to też zdecydowano odwieźć Ascariego samochodem sanitarnym do kliniki w Paryżu. Ale nie wyjechano jeszcze z Montlhery, gdy nieszczęsny mistrz zakończył życie.

Co mogło być przyczyną tragicznego wypadku?

Zakręt toru Montlhery, który stał się widownią katastrofy należy do najłatwiejszych zakrętów w autodromie, to też wypadek nastąpił z pewnością nie z jego winy. Natomiast tor w inny sposób, a mianowicie przez osławione palisady, przyczynił się jeśli nie do wywołania, to w każdym razie do powiększenia rozmiarów katastrofy. Wbrew doświadczeniu, które uczy, że najgorsze wypadki podczas wyścigów zdarzały się właśnie z powodu palisad, otoczono płotem wszystkie zakręty szosowego toru w Montlhery. Pomijając już fakt, że ogrodzenie toru zmniejsza nieco jego szerokość, zwrócić należy uwagę na to, że palisada jest zbyt słaba, aby zatrzymać, względnie uszkodzić wykolejony samochód, w którym to wypadku kierowca ma jeszcze szanse wyjścia z życiem, jest jednak dość silna, aby wyrwać z rąk kierowcy panowanie nad rozpędzoną maszyną, co wywołuje najokropniejsze rezultaty, jak to się właśnie stało w wypadku Ascariego.

Z całą pewnością udało się stwierdzić, że powodem wypadku nie było uszkodzenie maszyny. Szczegółowe badanie wozu po katastrofie wykazało tylko silne rozbicie karoserji, natomiast mechanizm, nie wyłączając hamulców, kierowania i nawet kół, znajdował się w zupełnym porządku. Że przyczyną wypadku nie było uszkodzenie hamulców lub kierowania, dowodzi pozatem ten fakt, iż samochód wpadł na palisadę po wewnętrznej (lewej) stronie zakrętu. Gdyby w grę wchodziło działanie siły bezwładności, wówczas maszyna zostałaby wyrzucona na zewnętrzną (prawą) stronę krzywizny.

Jeśli zdejmiemy winę z samochodu, to dla wyświetlenia przyczyny wypadku będziemy musieli przypuścić możliwość winy kierowcy. Ascari był tak świetnym jeźdźcem, że trudno go posądzić o błąd w kierowaniu, szczególniej na wyjątkowo łatwym zakręcie. A jednak opinja fachowców przychyliła się do tej hypotezy, że za najprawdopodobniejszą przyczynę katastrofy uważać należy przewinienie kierowcy. Zupełnie wiarogodni świadkowie, jak między innymi słynni francuscy kierowcy wyścigowi Boillot i Guyot, stwierdzili zgodnie, że trzy okrążenia, poprzedzające wypadek, Ascari jechał mniej precyzyjnie, wykazując jakby zmęczenie, a pod koniec popełnił nawet kilka rażących błędów w kierowaniu. To też zdaje się być zupełnie pewnem, że zmęczenie, lub co prawdopodobniejsze, jakaś słabość fizyczna, stały się przyczyną śmierci nieszczęśliwego mistrza.



Rys. 331.

Przebieg wypadku Ascari'ego.

BACZNOŚĆ AUTOMOBILIŚCI!

Urzędowe

Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej na m. st. Warszawę z dn. 2/VII 1925 r. (Odpis).

Do Komendy VI-go Okręgu P. P.

Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę zarządza niniejszym, aby z dniem 4-ym lipca r. b.:

1) Wszystkie pojazdy, zdążające ul. Krak.-Przedmieście koło pomnika Mickiewicza posuwały się w ten sposób, aby skwery naokoło pomnika były objeżdżane na prawo t. j. pozostawały po lewej stronie pojazdu. W szczególności pojazdy, jadące ul. Krak.-Przedmieście od strony ul. Karowej lub Ossolińskich winny objeżdżać obydwa pomniki z tyłu; pojazdy jadące z ul. Bednarskiej w stronę ul. Ossolińskich winny objechać obydwa skwery, pozostawiając je po swej lewej stronie. Pojazdy kierujące się od strony ul. Ossolińskich w ul. Trębacką i ulicę Kozią, winny objechać pomnik Mickiewicza i mogą wyjechać między skwerami.

2) Pojazdy mechaniczne osobowe jadące od strony ul. Nowy Świat w Aleje Ujazdowskie, mogą nie

objeżdżać — jak dotychczas kościoła Św. Aleksandra — lecz posuwać się wprost wzdłuż szyn tramwajowych, nie wyprzedzając wozów tramwajowych, idących w tym samym kierunku.

3) Wszystkie pojazdy, jadące ul. Żelazną od strony ul. Chłodnej w ulicę Złotą i Twardą, mogą nie objeżdżać posterunku policyjnego po prawej stronie, lecz jechać tak, aby pozostał po prawej ręce od powożącego (kierowcy).

W związku z powyższem Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę prosi o wydanie zarządzeń, aby posterunki policyjne kierowały ruch według zasad wyżej wymienionych.

Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej na m. st. Warszawę z dn. 2/VII 1925 r.

Kierowanie ruchem kołowym.

Odpowiedzialna funkcja kierowania ruchem ulicznym na poszczególnym posterunku winna znajdować się w rękach jednego policjanta (narazie wyłącza się posterunek przy zbiegu Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskiej), gdyż jednoczesne podawanie sygnałów przez dwie osoby (np. dyżurnego oficera lub przodownika) wprowadza w błąd powożących i kierowców wozów mechanicznych i powoduje zamęt.

Dla usprawnienia kierowania ruchem polecam w miarę możności w godzinach większego jego napięcia do pomocy posterunkom ulicznym umieszczać na krawędzi najbliższego chodnika policjanta, do obowiązków którego będzie należeć zapisywanie numerów powożących i samochodów niestosujących się do obowiązujących przepisów, jak również interwencja i udzielanie pomocy i informacji publiczności. Kierujący ruchem, do którego zwraca się publiczność w powyższym celu, winien krótko skierować ją do policjanta znajdującego się na chodniku. Wszelkie rozmowy policjantów na tego rodzaju posterunkach są niedopuszczalne i za ich prowadzenie winnych należy karać.

Miejsce pełnienia służby na posterunkach dyżurnych przodowników przenieść na krawędź najbliższego chodnika, skąd będą mieć możność obserwowania ruchu ulicznego i wykonywania zadań podanych wyżej dla posterunkowych umieszczonych na chodniku.

Dyżurni oficerowie pozostają na dotychczasowych miejscach, ograniczając się do obserwowania czynności regulującego ruch policjanta i udzielania mu niezbędnych wskazówek, jak również interwencji.

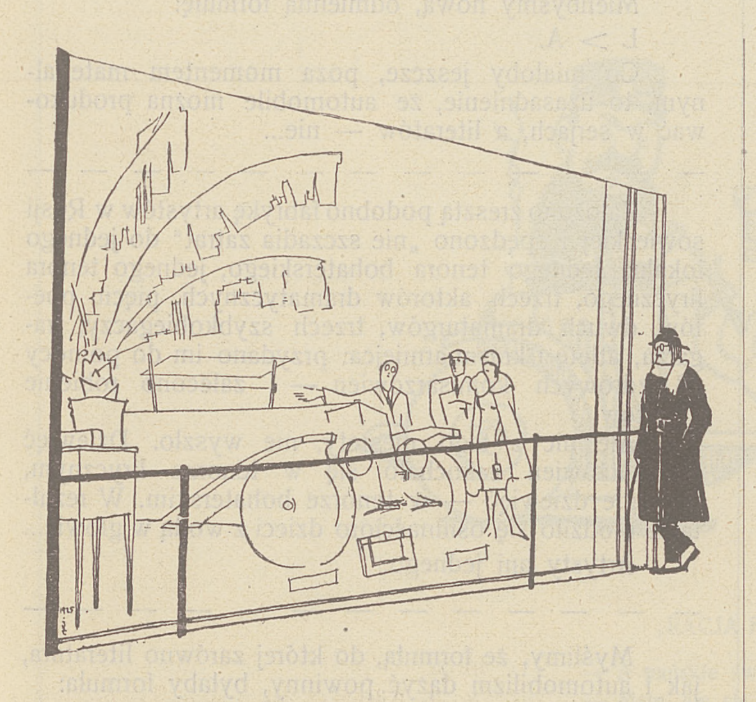
WYKAZ KIEROWCÓW, POSIADAJĄCYCH PRAWO PROWADZENIA POJAZDÓW MECHANICZNYCH.

Województwo Nowogródzkie.

Horodko Zygmunt — Nr. pozw. 30, Sawicki Józef 31, Zwoliński Roman 32, Fałdyga Kazimierz 33, Szapował Aleksy 34, Surdy Stanisław 35, Kieńć Włodzimierz 36, Zmigrodzki Józef inż. 37, Szarometo Józef 38, Suprynowicz Juljan 39, Mierzejewski Michał 40, Sciepuro Zygmunt 41, Strawiński Jan 42, Bobryk Atanazy 43, Kobryn Grzegorz 44, Iwaszkiewicz Józef 45, Jasiński Józef 46, Żujewski Józef 47, Rzeczkowski Czesław 48.

ZDZISŁAW KLESZCZYŃSKI

MUZA W „AUCIE"



Pisaliśmy nasz pierwszy feljeton w „Aucie" bardzo poważnie. Nic dziwnego, był przecież karnawał.

Obecnie chwytamy za lżejsze pióro: reperujemy nasz bilans handlowy.

We wszystkiem należy zachować logikę, nawet w twórczości.

. . . .

Otóż, chcielibyśmy zastanowić się nad arcyważnym problemem:

— Jak mają się do siebie ustosunkować wzajemnie L. i A.? Literat i Automobil?)

Dopóki automobil stoi w garażu, względnie, w oknie wystawowem, a literat przed garażem, względnie, przed wspomnianem oknem — nie może być mowy o jakimkolwiek stosunku: literaci miewają rozmaite stosunki, ale tylko — — — (Honny soit, qui mal y pense...) z maszynami, nie.

Pozatem: nie może być mowy o stosunku L. i A. dla tej prostej przyczyny, że literat do garażu, ani do standu sklepowego za żadne pieniądze nie wejdzie. Bo i pocoby tam wchodził?

— Czy mu Daimler wyda poezje?
— Nie. Nie wyda.
— Czy Minerwa kupi od niego powieść?
— Nie kupi.
— Czy go Laurin—Clement zaangażuje na redaktora wydania porannego?
— Nie zaangażuje.
— No, więc.

Pozatem: sprzedażą samochodów trudnią się dotychczas w Polsce wyłącznie mężczyźni. (Trudnią się! Jakiż to doskonały termin. Jak ściśle oddaje istniejący stan rzeczy...).

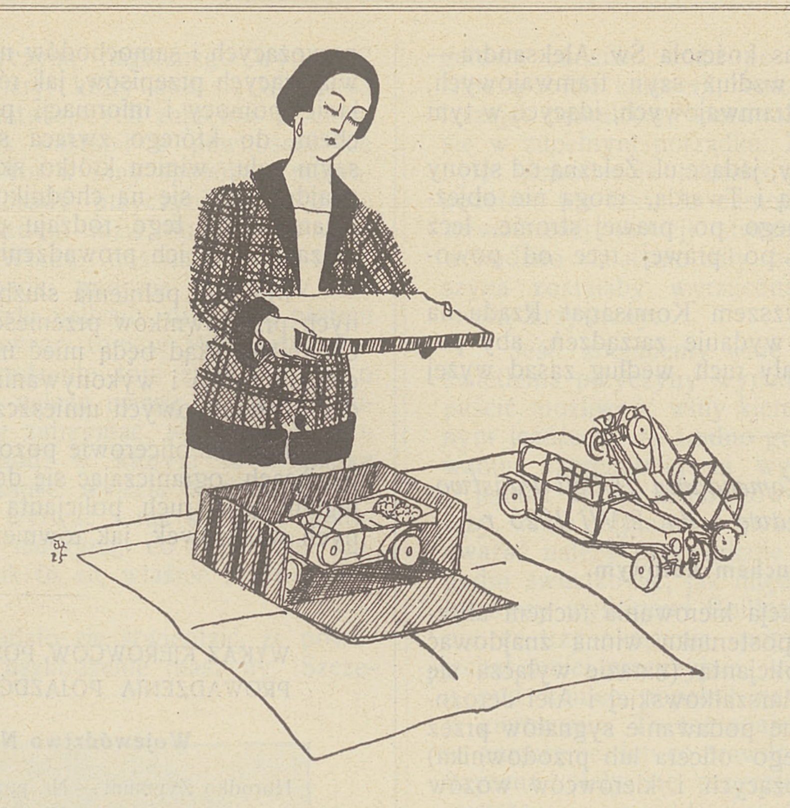
Gdyby samochody sprzedawały kobiety — a, to co innego. Napewno sypnąłby literat siarczyste oko przez kryształ szyby wystawowej, zaczem, widząc, że urocza sprzedawczyni narazie żadnego auta w papier nie zawija, ani żadnego klijenta nie ekspedjuje—wszedł-

by literat do wnętrza sklepu, s k ł o n i ł b y się ozdobnie i zapytał z niedbałym akcentem:

— Ile kosztuje, proszę pani, ta limuzynka?

Poczem, usłyszawszy odpowiedź, że limuzynka kosztuje, dajmy na to, pięć tysięcy dolarów (bez podatku od zbytku) — zastanowiłby się literat przez sekundę i oświadczyłby lekko:

— Ach, zdaje się, że zapomniałem w d o m u portfelu... Pani pozwoli, że wpadnę po to popołudniu...



Nie umiemy narazie powiedzieć, w jakim stopniu oddziałałby ten pierwszy, wstępny niejako protokuł — na losy firmy... Czy rychło podwojonoby kapitał akcyjny? Pewnem jest atoli, że już w najbliższym czasie wstąpiłby literat po piękną sprzedawczynię — i odprowadził ją do domu.

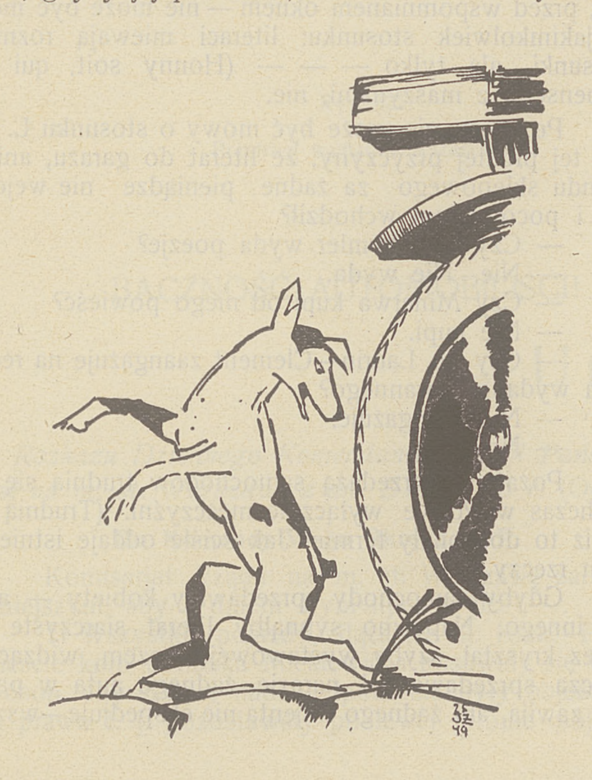
— Kto wie? Możeby nawet poszli razem do teatru?

I słuchając płomiennych tyrad Węgrzyna (działoby się zapewne na 10001-ym przedstawieniu Don Juana —) możeby się nawet przytulili do siebie?

Vorausgesetzt, że:

On pisywałby erotyki, a onaby miała oczy, jak gwiazdy, i usta, jak róże... (Koniecznie gwiazdy i koniecznie róże. Tak musi już być).

Ale cóż? W istniejącym układzie społecznym przewidziano, że kobieta może sprzedawać karmelki, kwiaty, kapelusze, krawaty, majtki, obrazy, wodę kolońską, trumny—a nawet rewolwery, ale sprzedaż samochodów zmonopolizowali sobie wyłącznie mężczyźni i w dodatku przeważnie — inżenierowie. Nonsens. Co ma inżenier do automobilu? Że się na tem zna, powiecie? Głupstwo. Szczegół bez znaczenia. Pannaby się też znała, gdyby jej pokazano, co tam w środku jest...



A jak się co nazywa, gdzie jest dyferencjał, a gdzie karburator—i czem się różni hamulec automatyczny od rurki wydmuchowej?

Toby się klijent sam zorjentował, jeżeli chce na serjo kupić...

Pozatem, miałaby panna (j. w.) rączkę, jak cacko, nóżkę, jak poemacik, figurkę, jak — — —

A inżenier ma żółtaczkę, bo jego konkurent sprzedał w tym roku o trzy wozy w i ę c e j. Psiakrew.

O, i jeszcze to: psiakrew. — Czy to jest niezbędne w handlu?

— — — — — — — —

Precyzujemy zatem. Tak, jak się teraz rzeczy mają, to znaczy, gdy żadnemu z literatów nie przyjdzie nawet do głowy, żeby tak wejść do sklepu, czy garażu automobilowego — formuła wygląda tak:

A > L.

Może się jednak ten wzór zmienić w sposób zupełnie zasadniczy. Zmieni się wówczas, gdy stan Bryndzy (Porównaj: „Wielka encyklopedja ekonomiczna“, t. XVI, str. 100, wyd. nakł. Uniwersytetu w Kołomyji) potrwa jeszcze ze sto lat, literatura zaś porośnie w pierze...

Wtedy co drugi pisarz polski będzie inkasował nagrodę Nobla—i wtedy, ach, wtedy...

Mielibyśmy nową, odmienną formułę:

L > A.

Co miałoby jeszcze, poza momentem materjalnym, to uzasadnienie, że automobile można produkować w serjach, a literatów — nie...

— — — — — — — — — — — — —

Założono zresztą podobno fabrykę artystów w Rosji sowieckiej i spędzono „nie szczadia zatrat“ do jednego lokalu: Jednego tenora bohaterskiego, jednego tenora lirycznego, trzech aktorów dramatycznych, pięciu poetów, dwuch dramaturgów, trzech szybkobiegaczy, tragarza, atletę i krasnoarmiejca: przydano im do pomocy 18 zdrowych komisarzówien — i zalecono robienie artystów.

Ale nic z tego, niestety, nie wyszło. Dziewięć komisarzówien zakochało się w tenorze lirycznym, a drugie dziewięć — w tenorze bohaterskim. W rezultacie urodziło się ośmnaścioro dzieci z wodą w głowie...

Artysty ani jednego.

— — — — — — — — — — — — — — —

Myślimy, że formułą, do której zarówno literatura, jak i automobilizm dążyć powinny, byłaby formuła:

L = A.

Oznaczałoby to, że każdy literat w Polsce już posiadł maszynę. Że ją ma. Że dokonało się to samo, co się dokonało w Stanach Zjednoczonych, gdzie gazują po szosach nietylko miljarderzy, ale i zupełnie prości giserzy, tudzież, grawerzy.

Oznaczałoby to jeszcze, że minął okres Bryndzy, o której powyżej była mowa, że pegaz gazowy żyje

w trwałej przyjaźni z pegazem poetyckim — i że automobil zdobył sobie prawo obywatelstwa w polskiem społeczeństwie.

— — — — — — — — — — — —

Zanim to jednak nastąpi, proponuję, aby automobiliści wyznaczali rokrocznie przynajmniej jedną maszynę, jako nagrodę literacką dla pisarza polskiego, który najwierniej, najlepiej i najżywiej pisać będzie o automobilu. (Jasna rzecz, że o tę nagrodę przedewszystkiem niżej podpisany ubiegać się będzie). [1])

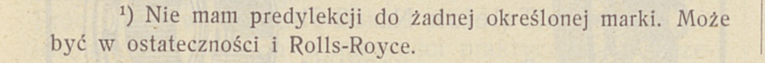
Następnie, proponuję, żeby literaci wyznaczali także rokrocznie jedną nagrodę dla automobilisty, który sportowemi swemi przygodami i rekordami da literatom najbarwniejszy materjał beletrystyczny.

(Już widzę, jak się pan Winnicki do mnie uśmiecha).

Wreszcie, żeby nie oskarżył ich, Boże broń! zły człowiek o skąpstwo, proponowałbym, aby wystąpili pięknie i panowie nakładcy, resp. wydawcy polscy.

Imponująco prezentują się przecież kamienice pp. Wolffów i Fryzów.

Radzibyśmy mieszkać też we własnej kamienicy.



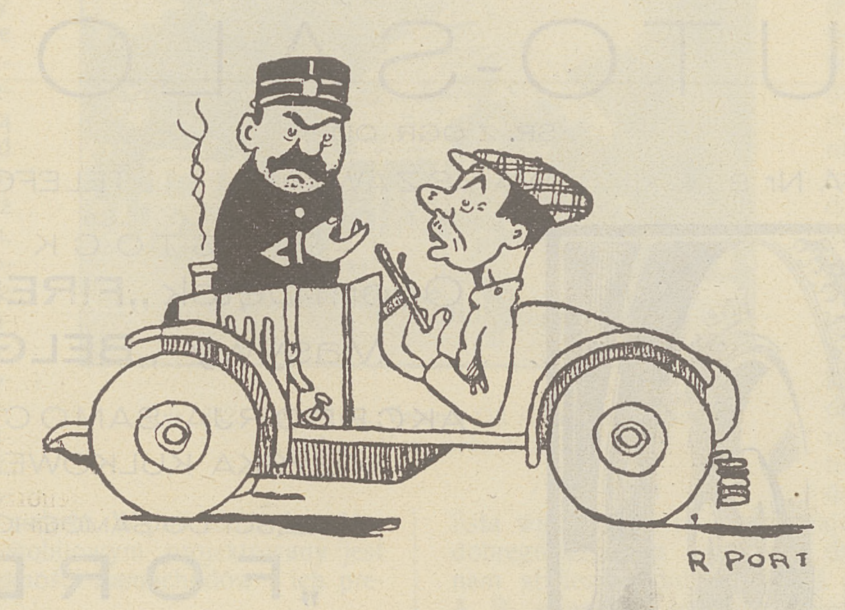
[1]) Nie mam predylekcji do żadnej określonej marki. Może być w ostateczności i Rolls-Royce.



Jeżeli już nie sześciopiętrowej, to bodaj — sześciocylindrowej!

— — — — — — — — — — — — — — —

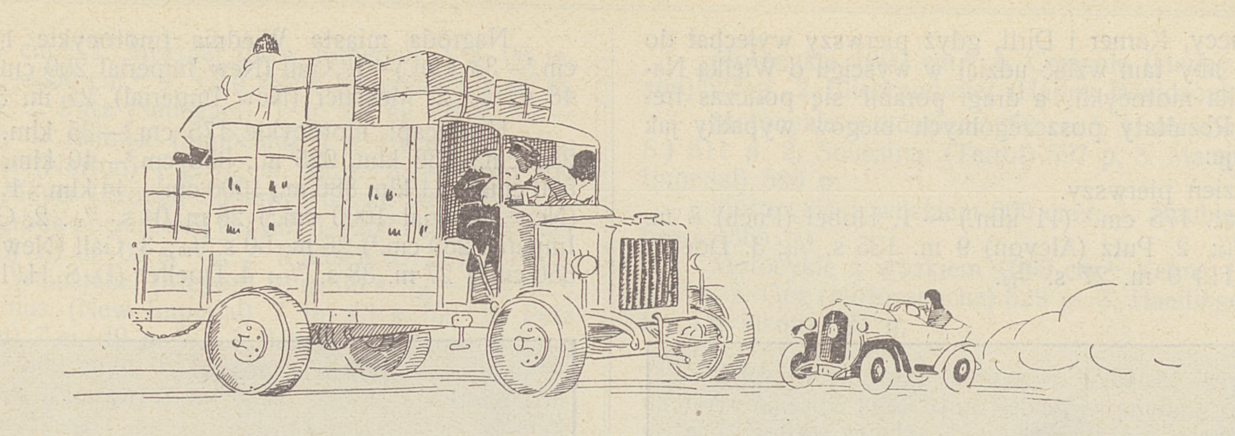
— A bon entendeur — salut!



„RACJA FIZYKA".

— A pańskie światło tylne?
— Mam, ale się nie pali. —
— Lepiej, żebyś go pan nie miał,
a żeby się paliło!

(Z „*L'Auto*").



KRONIKA

Wspaniały raid polskich lotników. W francuskich fabrykach samolotów Potez i Breguet zakupiono 19 płatowców wywiadowczych na usługi polskiego lotnictwa wojskowego, które piloci polscy, pod dowództwem generała Włodzimierza Zagórskiego, drogą powietrzną sprowadzili do kraju. Lot naszej eskadry miał ogromne znaczenie propagandowe, gdyż lotnicy odwiedzili oprócz Francji szereg innych państw europejskich, a mianowicie Anglję, Hiszpanję, Włochy i Czechosłowację, wzbudzając wszędzie ogromny podziw i zainteresowanie. Prócz tego wielki lot polskiej eskadry dał naszym pilotom dużo nowych wiadomości praktycznych, szczególniej z zakresu przelotów górskich.

Pierwszy międzynarodowy targ samochodowy. Na tegorocznych V Targach Wschodnich w czasie od 5—15 września odbędzie się Pierwszy Międzynarodowy Targ Samochodowy we Lwowie. Będzie on wyrazem pełnego zrozumienia doniosłej roli, jaką dziś odgrywa samochód w życiu codziennem, który i u nas przestaje już być przedmiotem zbytku, zaś jako niezbędny środek lokomocji znajduje z każdym dniem wzrastający popyt.

Na cel Targu Samochodowego oddano osobny pawilon, który specjalnie zaadoptowany został, aby wszelkim technicznym wymogom uczynić zadość. W porozumieniu z Małopolskim Klubem Automobilowym projektowany jest tak zwany Konkurs Piękności Samochodów i ich premiowanie.

Jak z dotychczasowych licznych zgłoszeń wynika, wzbudziła impreza ta ogromne zainteresowanie nietylko u istniejących już w kraju reprezentantów poszczególnych fabryk samochodowych, ale zwróciła uwagę kilku fabryk, niemających dotychczas swoich zastępstw w Polsce, na nasz rynek, jako korzystne dla nich pole eksportowe i z okazji powyższego targu zademonstrują swe najnowsze typy, dotychczas szerszemu ogółowi nieznane.

Nie ulega wątpliwości, że powyższy targ samochodowy przyczyni się w znacznej mierze do jaknajwiększego rozpowszechnienia samochodu, który siłą faktu swej ekonomiczności, w porównaniu z innemi środkami lokomocji, powinien być każdemu z nas znany we wszystkich swych odmianach i szczegółach. Zarząd Targów Wschodnich dokłada wszelkich starań, by powyższy targ zadanie swe jaknajlepiej spełnił, dając fabrykom zagranicznym możność zorjentowania się na naszym rynku i znalezienia odpowiednich zastępców, każdemu zaś z kupujących sposobność do wybrania z pośród światowych marek samochodu, który nadaje się najbardziej do miejscowych warunków i odpowiada indywidualnym środkom finansowym nabywcy.



Rys. 332. Stand Tow. Vacuum Oil Comp. w Płocku podczas V-go raidu A. P.

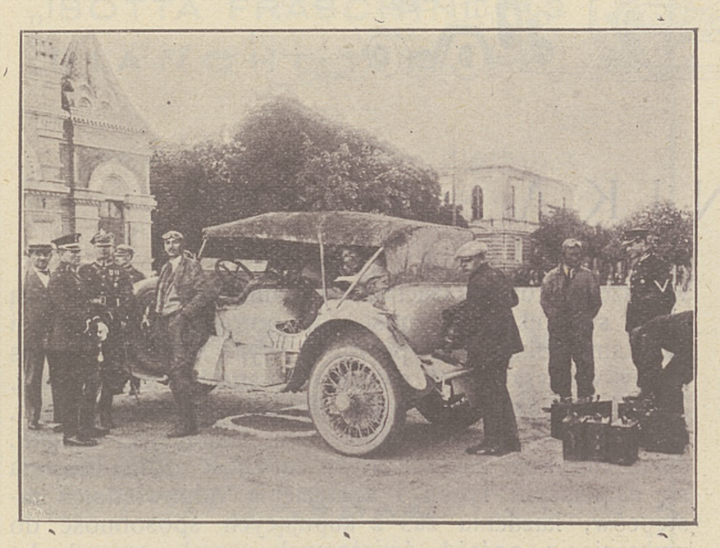
Echo V raidu Automobilklubu Polski. Obecnie, po rozejrzeniu się w rezultatach, osiągniętych w V-tym raidzie A. P., stwierdzić należy fakt, iż doskonały wynik w tym trudnym konkursie wszystkie maszyny zawdzięczały w wielkiej mierze użyciu wyłącznie oliwy „Gargoyle Mobiloil", która została im dostarczona na wszystkich etapach w myśl porozumienia z Automobilklubem Polski. Zbytecznem jest dowodzić w fachowem piśmie wielkiej roli, jaką odgrywa odpowiedni smar dla samochodu, zwłaszcza w trudnym terenie. Każdy doświadczony automobilista wie, iż jest to bodaj najważniejszym warunkiem dobrego działania maszyny; dlatego przyjemnie jest nam stwierdzić tutaj fakt, iż w tegorocznym raidzie A. P. oliwa, jak również i benzyna dostarczoną była dla maszyn konkurujących przez Vacuum Oil Company i że tak organizacja standów, zaopatrzenia, jak i gatunek dostarczonych materjałów pędnych były na wysokości ustalonej sławy tej wielkiej marki.

Mistrzostwo Austrji na motocyklach. Zawody motocyklowe, obejmujące rozmaite biegi, a między innemi i wyścig o Mistrzostwo Austrji, zostały zorganizowane przez Automobilklub Austrji w dniach 12, 19 i 26 lipca, na torze wyścigowym w Praterze wiedeńskim. W zawodach nie brali udziału słynni mistrze

austryjaccy, Karner i Dirtl, gdyż pierwszy wyjechał do Francji, aby tam wziąć udział w wyścigu o Wielką Nagrodę dla motocykli, a drugi poranił się podczas treningu. Rezultaty poszczególnych biegów wypadły jak następuje:

Dzień pierwszy.

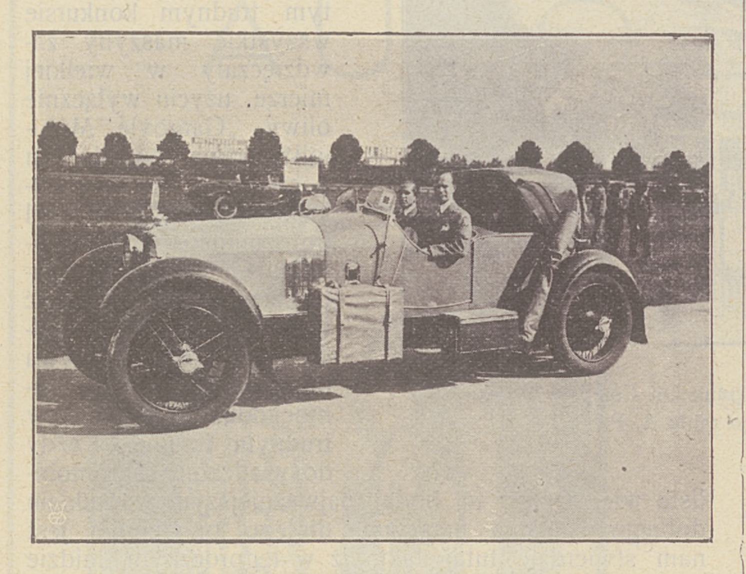
Kat. 175 cm.³ (11 klm.) — 1. Hobel (Puch) 8 m. 58 s. 5/10; 2. Putz (Alcyon) 9 m. 135 s. 9/10; 3. Doeller (D. S. H.) 9 m. 27 s. 1/10.



Rys. 333. Sam. Ralf-Stetysz zaopatruje się w benzynę i oliwę Vacuum Oil Comp.

Kat. 250 i 350 cm.³ (44 klm.—rozgrywka mistrzostwa) — 1. Kodric (A. J. S.) 31 m. 26 s. 8/10; 2. Gall (New Imperial) 31 m. 28 s. 3/10; 3. Hell (A. J. S.) 32 m. 20 s. 5/10.

Kat. 500 cm.³ (22 klm.) — 1. Mayer (H. R. D.) 15 m. 46 s.; 2. Niesner (Norton) 15 m. 48 s. 7/10; 3. Peschek (Norton) 16 m. 0 s. 9/10.



Rys. 334. Konkurs elegancji w Paryżu. Sam. Voisin.

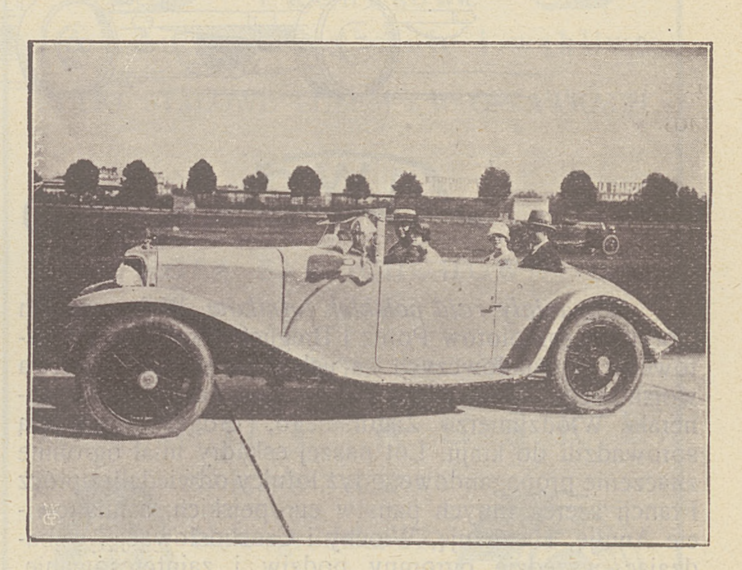
Kat. 500 cm.³ i powyżej (44 klm. — rozgrywka mistrzostwa)—1. Schmidt (New Imperial) 29 m. 18 s. 1/10; 2. Jellinek (Sunbeam) 30 m. 44 s.

Dzień drugi.

Handicap motocykli z wózkami: 350 cm.³—25 klm. 135 m.; 600 cm.³—25 klm. 915 m.; powyżej 600 cm.³—27 klm 500 m.: 1. Horst (A. J. S. 350 cm.³) 20 m. 35 s. 7/10; 2. Mayer (Brough Superior 976 cm.³) 20 m. 51 s. 9/10.

Nagroda miasta Wiednia (motocykle 175 i 250 cm.³—33 klm.)—1. Gall (New Imperial 250 cm.³) 24 m. 48 s. 3/10; 2. Messner (New Imperial) 25 m. 37 s. 9/10.

Handicap: motocykle 175 cm.³—35 klm. 828 m.; 250 cm.³—36 klm. 925 m.; 350 cm.³—40 klm. 847 m.; 500 cm.⁴—41 klm 886 m.; 1000 cm³—44 klm.: 1. Schmidt (New Imperial 1000 cm.³) 26 m. 04 s. 1/10. 2. Gall (New Imperial 250 cm.³) 26 m. 50 s. 2/10; 3. Gall (New Imperial 350 cm.³) 27 m. 38 s. 9/10; 4. Doeller (D. S. H. 172 cm.³).

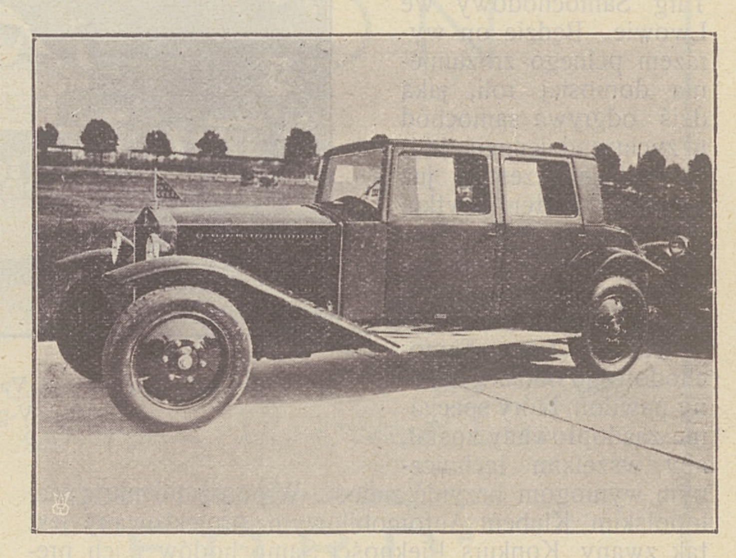


Rys. 335. Konkurs elegancji w Paryżu. Sam. Panhard-Levassor.

Motocykle 500 cm.³ (22 klm.) — 1. Jellinek (Sunbeam 493 cm.³) 15 m. 07 s. 7/10; 2. Kodric (A. J. S. 350 cm.³) 15 m. 19 s. 4/10; 3. Mayer (H. R. D. 500 cm.³) 15 m. 32 s. 2/10.

Dzień trzeci.

Kat. do 500 cm.³ (11 klm.) — 1. Rode (Zenith 350 cm.³) 8 m. 33 s. 2/10; 2. Strasny (A. J. S. 500 cm.)



Rys. 336. Konkurs elegancji w Paryżu. Sam. Sizaire-Berwick.

8 m. 38 s. 1/10; 3. Mellite (Raleigh 350 cm.³) 10 m. 11 s. 6/10.

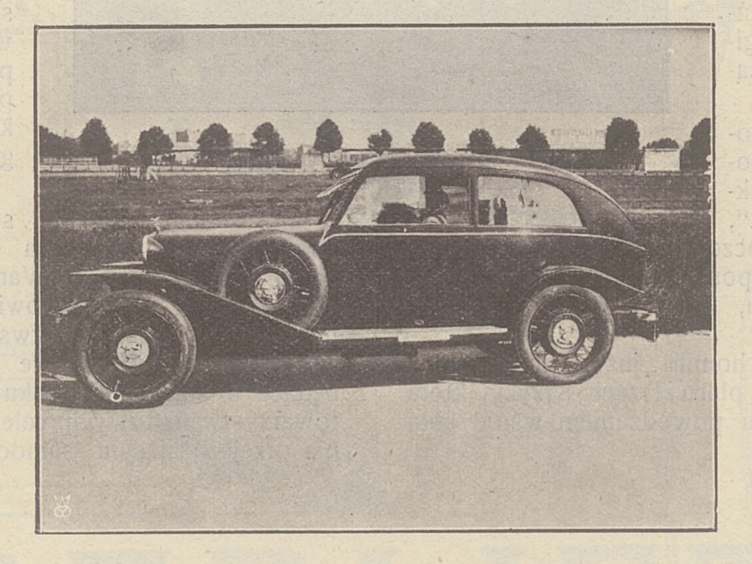
Nagroda Stanów austryjackich dla kat. 175 cm.³ (22 klm.)—1. Doeller (D. S. H.) 18 m. 22 s. 1/10; 2. Hobel (Puch) 18 m. 28 s. 7/10; 3. Sandler (Puch) 18 m. 43 s. 6/10.

Mistrzostwo Austrji dla wszystkich kategorji do 1000 cm.³ (88 klm.)—175 cm.³: 1. Sandler (Puch) 1 g. 12 m. 33 s. 6/10; 2. Doeller (D. S. H.) 1 g. 14 m. 51 s.

$^3/_{10}$.—250 cm.^{3}: 1. Messner (New Imperial) 1 g. 06 m. 38 s. $^8/_{10}$.—350 cm.^{3}: 1. Gall (New Imperial) 1 g. 02 m. 19 s, $^8/_{10}$; 2. Putz (Sunbeam) 1 g. 03 m. 06 s. $^3/_{10}$.—500 cm.^{3}: 1. Jellinek (Sunbeam) 1 g. 01 m. 21 s. $^8/_{10}$; 2. Niesner (Norton) 1 g. 02 m. 22 s. $^1/_{10}$.—Pow. 500 cm.^{3}: 1. Mayer (Brough Superior) 59 m. 50 s. $^9/_{10}$.

Nagroda pocieszenia (11 klm.)—250 cm.^{3}: 1. Eigner (D. S. H.) 10 m. 02 s. $^1/_{10}$; 2. Runtsch (D. S. H.) 10 m. 36 s.; 3. Weinstabel (Alcyon) 10 m. 36 s. $^5/_{10}$.—350 cm.^{3}: 1. Quidenus (New Imperial) 7 m. 43 s. $^2/_{10}$; 2. Putz (Sunbeam) 7 m. 49 s. $^9/_{10}$; 3. Schallowitz (Omega) 8 m. 0 s. $^9/_{10}$.—500 cm.^{3}: 1. Niesner (Norton) 7 m. 36 s. $^9/_{10}$; 2. Peschek (Norton) 7 m. 48 s. $^1/_{10}$; 3. Swoboda (Derad) 8 m. 12 s.

Japoński raid lotniczy z Tokio do Paryża, organizowany przez gazetę „Asahi", rozpoczął się w dniu 1 sierpnia. Dwaj lotnicy japońscy, Abe i Kawathi, wyruszyli z Tokio na francuskich samolotach Breguet XIX A_2 z silnikami Lorraine Dietrich 450 K. M. (samoloty te znane są z długodystansowych przelotów francuskich lotników Pelletiera D'Oisy oraz Lemaitrea i Arracharda), aby dotrzeć do Paryża po przelocie dwóch kontynentów. Dzielnych lotników powitamy zapewnie niedługo w Warszawie.



Rys. 337. Konkurs elegancji w Paryżu. Sam. S. A. R. A.

Zawody wytrzymałości dla motocykli, zorganizowane przez Zjednoczenie Motocyklistów Szwajcarji, odbyły się między 24 a 26 lipca. W pierwszym i drugim dniu konkursu zawodnicy mieli do przebycia przestrzeń 700 klm., dzielącą Berno od Genewy, zaś ostatni dzień obejmował stukilometrowe wyścigi na zamkniętym torze o długości 5500 metrów. Startowało 57 maszyn. Ostateczny wynik zawodów wypadł następująco:

Motocykle 125 cm.^{3}: 1. Sager (Zehnder) 617 punktów. 2. Widmer (Zehnder) 596 p. 3. Graf (Zehnder) 582 p.

Motocykle 175 cm.^{3}: 1. Jean (Terrot) 604 p. 2. Franel (Moser) 594 p.

Motocykle 250 cm.^{3}: 1. Trezza (Moser) 572 p. 2. Jan (Royal Enfield) 567 p.

Motocykle 350 cm.^{3}: 1. Alfter (A. J. S.) 548 p. 2. Borsetti (Raleigh) 547 p. 3. Henchoz (Royal Enfield) 520 p.

Motocykle 500 cm.^{3}: 1. Franconi (Motosacoche) 528 p. 2. Piazza (Sunbeam) 508 p. 3. Egger (Sarolea) 490 p.

Motocykle 750 cm.^{3}: 1. Dom (Scott) 528 p. 2. Ruch (Sunbeam) 514 p. 3. Roud (Scott) 502 p.

Motocykle 1000 cm.^{3}: 1. Ceresole (Harley Davidson) 527 p. 2. Bliebcendorfer (Harley Davidson) 503 p.

Motocykle z wózkiem 350 cm.^{3}: 1. Moebus (A. J. S.) 611 p. 2. Sousairan (Terrot) 597 p. 3. Mange (New Imperial) 580 p.

Motocykle z wózkiem 600 cm.^{3}: 1. Boubier (Sunbeam) 365 p.

Motocykle z wózkiem 1000 cm.^{3}: Kehrer (Indian) 533 p. 2. Gex (Motosacoche) 529 p. 3. Haeflinger (Harley Davidson) 527 p.

Wyścigi w Saint Sebastien. Zawody szybkości na torze Lasarte koło Saint Sebastien zostaną urządzone w tym roku między 17 i 20 września przez Automobilklub w Guipuzcoa, pod wysokim protektoratem króla hiszpańskiego Alfonsa XIII. Zawody, ze względu na bardzo urozmaicony program i spodziewany udział najwybitniejszych marek samochodowych, zapowiadają się nadzwyczaj interesująco. W dniu 17 września rozegrany zostanie wyścig dla cyclecarów 750 i 1100 cm.^{3} pojemności silnika, 19 września—Wielka Nagroda Hiszpanji dla dwulitrowych samochodów wyścigowych i 20 września—dwunastogodzinny konkurs wytrzymałości dla samochodów sportowych, wszystkich kategorji, ustanowionych nowym regulaminem Międzynarodowego Zjednoczenia Uznanych Klubów Automobilowych.

Raid samochodowo-motocyklowy o nagrodę Batschari, zorganizowany przez automobilkluby Bawarji, Badenji i Würtembergji, odbył się między 17 a 28 lipca na przestrzeni 2000 klm. Pierwszy etap raidu, długości 1000 klm., prowadził z Monachjum przez Passau, Norymbergę i Augsburg z powrotem do Monachjum, drugi etap z Monachjum do Friedrichshafen i trzeci z Friedrichshafen do Baden Baden. Podczas raidu odbyło się kilka konkursów szybkości. W raidzie brało udział 50 samochodów, z których 30 ukończyło go, oraz 28 motocykli, z których do celu przyszło 8. Bez punktów karnych drogę przebyli: Hille (Bugatti), Kappler (Simson Supra), Crailsheimer (Steiger), Kimpel (Mercedes), Guillaume (Steyr), Falkenhayn (Steyr), Nallinger (Mercedes), Neubauer (Mercedes), Hofmann (Audi), Walb (Benz), Tigler (Benz), Werlin (Benz), Schlegel (Audi), Sailer (Mercedes), Caracciola (Mercedes), Schwengers (Mercedes), Schmid (Maybach), Eisenlohr (Maybach), Irion (Adler).

KARPATY

WZMOŻONY ruch automobilowy zmusza dostawców benzyny do udostępnienia nabycia tegoż produktu bezpośrednio konsumentom. To też coraz więcej firm naftowych otwiera stacje benzynowe w Warszawie.

Dla zapewnienia odbiorcom dokładności miary oraz zagwarantowania bezpieczeństwa dla publiczności, Magistrat skrupulatnie bada urządzenia każdej stacji.

Moment taki uwidoczniony jest na załączonej fotografji, przedstawiającej dyrektora warszawskich „Karpat", p. inż. J. Słubickiego, w otoczeniu Komisji Magistrackiej podczas przyjęcia takiej pompy przez Komisję na Krakowskiem Przedmieściu, obok kościoła PP. Wizytek.



Rys. 338. Otwarcie stacji benzynowej Tow. Karpaty na Krakowskiem Przedmieściu.

Towarzystwo to uruchomiło już w maju pierwszą stację benzynową na placu Trzech Krzyży, która cieszy się bardzo znacznem powodzeniem wśród koła odbiorców.

Na stacjach tych odnośne Towarzystwa sprzedają również i oleje samochodowe w bańkach 2-u i 5-cio kilowych, przyczem Tow. „Karpaty" wprowadziło na rynek warszawski w poręcznych bańkach po bardzo umiarkowanych cenach znane już oddawna chlubnie w sprzedaży cało-beczkowej oleje samochodowe marki „Galkar" w różnych gatunkach, według przepisów specjalnej tabeli polecajacej, które wydaje każda stacja benzynowa tegoż Towarzystwa.

Jak nas informują, Magistrat ma zamiar ogłosić wkrótce konkurencję na ustawienie jeszcze szeregu stacji benzynowych w Warszawie.

Również i na prowincji powstają takie stacje benzynowe; jedną z pierwszych uruchomiło Kujawskie Tow. Przemysł.-Handlowe (Katepeha) we Włocławku, będące w stałym stosunku z jednym z największych towarzystw naftowych, celem bezzawodnego zapewnienia przejeżdżającym samochodom benzyny i olejów.

Z czasopism

„Lot Polski" № 22. W nowej, pięknej okładce, wykonanej specjalnie na zamówienie redakcji w Paryżu, ukazał się numer lipcowy „Lotu Polskiego", który, jak zawsze, przynosi staranny dobór ciekawych artykułów i fotografji.

Na czoło numeru wybija się żywo napisany artykuł p. K. Jaskołda, omawiający loty szybowe w Gdyni, z których najciekawsze momenty ilustrują liczne fotografje.

Z nową gałęzią medycyny, t. zw. „medycyną aeronautyczną" zapoznajemy się w interesującym artykule p. El. Bł. „O zdrowie lotnika".

W związku z połączeniem się Komitetu Lotnictwa Sanitarnego w Polsce z L. O. P. P. znajdujemy artykuły p.p. dr. Jerzego Lesisza i gen. S. Składkowskiego, z których pierwszy omawia to połączenie, drugi zaś daje barwną historję lotnictwa sanitarnego.

W dalszym ciągu interesującej ankiety „Drzewo czy metal?" zabierają głos p.p dyr. inż. W. Czapski oraz inż. G. Mokrzycki.

Zeszyt uzupełniają ciekawe drobiazgi, jak: „Polarny lot Amundsena", „Lot de Dinedo", „Samoloty małosilnikowe" i „Z włoskiego lotnictwa wojskowego", dalej bogata kronika międzynarodowa, humoreska K. A. Czyżowskiego „Awiatir Celestyn Giletka" i biuletyn L. O. P. P.

Starannie redagowany, wydawany w coraz bardziej estetycznej szacie, „Lot Polski" z każdym numerem wybija się na czoło naszych ilustracji i staje się organem, który musi zainteresować nietylko lotników i sympatyków lotnictwa, ale i szerokie sfery społeczeństwa.

„Lotnik", tygodnik ilustrowany.

Ukazał się Nr. 9—10 „Lotnika". Na bogatą treść składają się artykuły wybitnych fachowców, utrzymane w tonie jaknajbardziej zrozumiałym i ciekawym. Numer zawiera następujące działy: specjalny, sportowy, kroniki, korespondencji i t. d. W dziale specjalnym znajdujemy doskonały artykuł inż. M. Bohatyrewa — Na rozstajnych drogach. W dziale sportowym — Start szybowca. W kronice — Polski raid lotniczy. Numer zdobi 5 wspaniałych fotografji, między innemi fotografja odlotu dowódcy polskiej eskadry raidowej i szefa Departamentu Lotnictwa z Paryża do Londynu.

Cena numeru podwójnego 60 gr. Adres redakcji i administracji: Poznań, Plac Wolności 14a.

Poco myślisz?

BERLIET LYON MARQUE DÉPOSÉE

Kup!

BERLIET

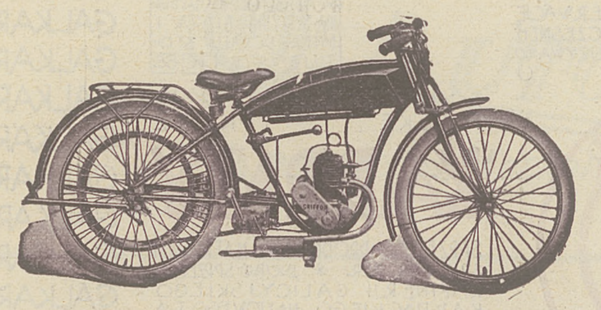
AUTO-SKŁAD

W. KRUSZEWSKI i A. MATWIEJEW

CENTRALA: WARSZAWA

AL. JEROZOLIMSKIE Nr. 32.

TELEFON 258-03 i 265-07.



ZNANE WSZECHŚWIATOWEJ MARKI

GRIFFON

PARIS-COURBEVOIE

MOTOCYKLE 125 cm.³ 1½ HP. / 175 cm.³ 2½ HP. — Rekord światowy szybkości 1924 r.

ROWERY WYŚCIGOWE, LEKKODROGOWE I TURYSTYCZNE

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO I SKŁAD FABRYCZNY

Dostawa natychmiastowa — Dogodne warunki kredytowe — Katalogi i prospekty na żądanie

B. WAHREN, Warszawa, Świętokrzyska Nr. 26

ZAKŁADY MECHANICZNE W. OLECHOWSKI

WARSZAWA, UL. OGRODOWA 62, TEL. 61-67. BIURO: ALEJE JEROZOLIMSKIE 27, TEL. 61-74

USKUTECZNIAJĄ:
Remonty gruntowne i częściowe samochodów, motocykli, motorów, maszyn drukarskich i litograficznych : : : : wraz z dorabianiem brakujących części. : : : :

POSIADAJĄ:
Wielką halę remontową do większej ilości samochodów : : : : : : : : ciężarowych i osobowych. : : : : : : : :

SPECJALNOŚĆ ZAKŁADÓW:
: : : **Tryby wszelkiego rodzaju.** : : :

WYRABIAJĄ:
Tokarnie, wiertarnie i szlifierki do metali, heblarki i piły taśmowe do drzewa, wentylatory kowalskie, kuźnie : : : : : : polowe, imadła równoległe i t. p. : : : : : :

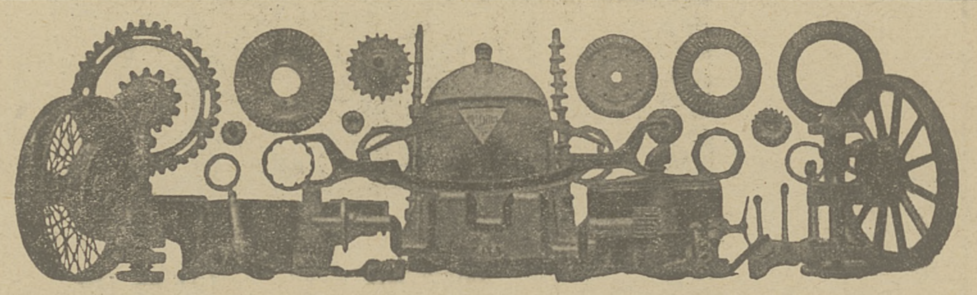
WYKONYWUJĄ:
Wszelkie roboty heblarskie, tokarskie, frezarskie : : : : : : : : : : : i mechaniczne. : : : : : : : : : : :

J. ADAMCZEWSKI

WARSZAWA

Nowy Świat 12 Telefon 265-36

Części zamienne do samochodów różnych marek.



GDAŃSKA FABRYKA KAROSERJI T. A.
(Danziger Karosseriefabrik A. G.)
SOBOTY Danzigerstrasse 110-114

KAROSERJE SPECJALNE

Według własnych i nadesłanych projektów, oraz wykwintne karoserje osobowe, towarowe, ciężarowe, sanitarne i omnibusy.

Gruntowne remonta motorów, podwozi, karoserji i ich przeróbka

ROK ZAŁOŻENIA 1850
FABRYKA KAROSERJI I POWOZÓW

„JÓZEF RENTEL i S-ka"

WARSZAWA LESZNO 23 TEL. 240-33

Przyjmuje zamówienia na luksusowe karoserje wszelkich rodzajów. Wykonywa ciężarowe i reklamowe karoserje, oraz wszelkie odnówki i reperacje karoserji

Lakierowanie samochodów angielskiemi lakierami, pokrowce, budy z brezentów krajowych i zagranicznych

WARSZTATY MECHANICZNE



WARSZAWA, WOLNOŚĆ 5. TELEFON 141-37.

PLANDEKI

POLECA NAJTANIEJ WYTWÓRNIA

A. Malanowski

WARSZAWA NOWY ŚWIAT № 53





JENERALNY PRZEDSTAWICIEL

ANGIELSKIE BIURO TECHNICZNE

ALBERT VICTOR FRANK

W WARSZAWIE, NOWY ŚWIAT 34

TELEFONY:

Dyrekcja . . 502-03 Oddz. Samoch. 11-19
Oddz. Techn. 188-34 Garaż . . . 180-36

Adres telegraficzny „ANGLOTECHNIK“